Geographische Untersuchung über die Kleinstadt der Gegenwart in Süddeutschland

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Doktorwürde
der
Hohen Naturwissenschaftlichen Fakultät
der
Ludwig-Maximilians-Universität
München

vorgelegt von

ERWIN GRÖTZBACH

aus Wekelsdorf (Sudetenland)

am 4. Mai 1962

Geographische Untersuchung über die Kleinstadt der Gegenwart in Süddeutschland

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Doktorwürde
der
Hohen Naturwissenschaftlichen Fakultät
der
Ludwig-Maximilians-Universität
München

vorgelegt von

ERWIN GRÖTZBACH

aus Wekelsdorf (Sudetenland)

am 4. Mai 1962

1. Berichterstatter: Prof. Dr. H. Louis

2. Berichterstatter: Prof. Dr. A. Maucher

Tag der mündlichen Prüfung: 20. Juni 1962

Satz und Druck: Buchdruckerei Michael Laßleben, Kallmünz über Regensburg

Der Druck dieser Arbeit wurde dankenswerterweise unterstützt durch das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus

Mit herzlichem Dank empfingen wir ferner mannigfache, verständnisvolle Hilfe von folgenden Freunden und Förderern:

Bayerische Hypotheken- und Wechselbank — Bayer. Rückversicherung AG — Bayer. Wasserkraftwerke AG — Deutsche Allgem. Treuhand AG — A. Hindelang KG — Ochsenbrauerei Möhringen — Wwe & Geschw. Proeller — Rhein-Main-Donau AG — Siemens & Halske AG — Süddeutsche Kabelwerke AG — Dr. C. A. Schleußner

INHALT

Verzeichnis der Figuren, Tabellen und Karten 7

Vorwort 9

I. Die Kleinstadt in der Stadtforschung 10

A. Die Darstellung der Kleinstadt in der stadtgeographischen Literatur 10

B. Die Stadtgrößenklassen 11

C. Das Problem: Die Bestimmung der Kleinstadt als Typ 13

II. Die zwölf Beispielstädte in ihrer geographisch-historischen Entwicklung 18

A. Die Auswahl der Beispielstädte 18

B. Die Entwicklung der städtischen Funktionen 19

C. Fördernde und hemmende Faktoren der Stadtentwicklung 27

D. Die Bevölkerungsentwicklung 31

E. Das bauliche Bild der Beispielstädte als Ausdruck ihrer Entwicklung 34

1. Stadtgebiete mit vorwiegend geschlossener Bebauung 35

2. Stadtgebiete mit vorwiegend offener Bebauung 37

3. Das typische bauliche Gefüge der Kleinstädte 38

III. Die innere Gliederung der Beispielstädte 40

A. Vorbemerkungen 40

B. Die funktionale Gliederung 41

1. Das Geschäftsgebiet als Zentrum der Kleinstadt und die Verteilung der Läden 41

a. Die Bestimmung des Geschäftsgebietes 41

b. Lage und Nutzungsgrad des Geschäftsgebietes 42

c. Die wirtschaftliche Struktur des kleinstädtischen Geschäftsgebietes 44

d. Die Läden außerhalb des Geschäftsgebietes 49

2. Die öffentlichen Dienste in ihrer Verteilung über das Stadtgebiet 51

a. Die öffentlichen Dienste nach ihrer Reichweite 51

b. Die öffentlichen Dienste in den Beispielstädten 53

c. Regeln in der Verteilung der öffentlichen Dienste 57

3. Die kleinstädtische Industrie in ihrer räumlichen Anordnung . . 61

a. Die Industrie in den Beispielstädten 62

b. Regeln in der Verteilung der kleinstädtischen Industrie . . . 65

4. Die räumliche Anordnung funktionsbestimmter Gebiete in der Kleinstadt 66

C. Die Wohngebiete. Sozialräumliche Gliederung der Beispielstädte . 67

1. Methodische Vorbemerkungen 67

2. Das sozialräumliche Gefüge der Altstädte 71

3. Das sozialräumliche Gefüge der äußeren Stadtteile 74

4. Die Regeln der sozialräumlichen Gliederung 78

IV. Die Abgrenzung der Kleinstadt von anderen Stadtgrößenklassen . . . 82
A. Zur Abgrenzung der Kleinstadt von stadtartigen Siedlungen gleicher Größe 82
B. Die Abgrenzung von der Ackerbürgerkleinstadt 85
C. Die Abgrenzung von der Mittelstadt 90
1. Anfänge von Citybildung als Merkmal des mittelstädtischen Geschäftsgebietes 91
2. Die innerstädtische Sonderung als Merkmal der Mittelstadt . . 95
a. Die Subzentrenbildung 95
b. Der öffentliche innerstädtische Verkehr 97
c. Begriff und Vorgang der innerstädtischen Sonderung . . . 99

V. Zusammenfassung 103
Literaturverzeichnis 107

VERZEICHNIS DER FIGUREN, TABELLEN UND KARTEN

1. Figuren:

Fig. 1 Die Einwohnerentwicklung der zwölf Beispielstädte seit 1840 . . . 32

Fig. 2 Der Anteil der „Leitenden Berufe und Akademiker" an der erwerbstätigen Wohnbevölkerung in Querschnitten durch die Städte Bretten und Triberg 80

Fig. 3 Das Bevölkerungswachstum süddeutscher Städte mit unter 100.000 Einwohnern in den Zeitabschnitten 1840 bzw. 1852 bis 1910, 1910 bis 1939 und 1939 bis 1959 89

2. Tabellen:

Tab. 1 Der Anteil der Läden des täglichen Bedarfs an der Gesamtzahl der Läden in Haupt- und Nebengeschäftsstraßen und außerhalb des Geschäftsgebietes 47

Tab. 2 Der Anteil der typischen Ackerbürgerkleinstädte an den bayerischen Städten mit weniger als 10.000 Einwohnern (1956) 88

Tab. 3 Die Landwirtschaft in ausgewählten bayerischen Kleinstädten und Ackerbürgerkleinstädten 88

Tab. 4 Der Anteil der City-Geschäftshäuser an sämtlichen Geschäftshäusern in klein- und mittelstädtischen Geschäftsgebieten 93

Tab. 5 Die Privatwohnungsquote in Klein- und Mittelstädten 94

Tab. 6 Der Konzentrationsgrad der Läden im Geschäftsgebiet 95

3. Karten:

Karte 1 Eichstätt. Bauliche und funktionale Gliederung im Anhang

Karte 2 Eichstätt. Sozialräumliche Gliederung „

Karte 3 Bretten. Bauliche und funktionale Gliederung „

Karte 4 Bretten. Sozialräumliche Gliederung „

Karte 5 Cham. Bauliche und funktionale Gliederung „

Karte 6 Cham. Sozialräumliche Gliederung „

Karte 7 Triberg. Bauliche und funktionale Gliederung „

Karte 8 Triberg. Sozialräumliche Gliederung „

Karte 9 Hofheim. Bauliche und funktionale Gliederung „

Karte 10 Hofheim. Sozialräumliche Gliederung „

Vorwort

Die Anregung zur vorliegenden Arbeit stammt von Herrn Professor Dr. *H. Louis,* dem ich für zahlreiche Ratschläge und das Interesse, mit dem er den Fortgang der Arbeit verfolgte und förderte, tiefen Dank schulde. Danken möchte ich auch Herrn Professor Dr. *H. Fehn* für seine wertvollen Hinweise sowie den Herren Professoren Dr. *W. Hartke* und Dr. *E. Thiel,* aus deren Vorlesungen, Seminaren und Exkursionen ich als Student manche Anregung schöpfte. Dies gilt ebenso für meinen Lehrer in Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Herrn Professor Dr. Dr. *F. Lütge.*

Schließlich danke ich den beiden Herausgebern der Münchner Geographischen Hefte, den Herren Professoren Hartke und Louis, für die Aufnahme meiner Arbeit in diese Schriftenreihe.

Die Untersuchung wurde in den Jahren 1960 und 1961 durchgeführt. Während einer jeweils mehrmonatigen Lehrtätigkeit als Studienreferendar in Amberg, Lichtenfels und Eichstätt hatte ich 1959 und 1960 Gelegenheit, diese Städte eingehender kennenzulernen. Die übrigen Beispielstädte besuchte ich im Frühjahr 1961, auf welchen ungefähren Zeitpunkt sich auch zahlreiche, durch eigene Erhebungen gewonnene statistische Angaben beziehen.

Ich bin mir darüber im klaren, daß die Bearbeitung des vorliegenden Themas beim gegenwärtigen Stand der Stadtforschung ein Wagnis darstellt. Vor allem machte sich das Fehlen wissenschaftlich fundierter historischer Stadtmonographien bemerkbar, welche dem Stadtgeographen als Grundlage dienen sollten. Daß die Arbeit immerhin zu den nachstehend niedergelegten Ergebnissen geführt hat, verdanke ich der liebenswürdigen Unterstützung durch viele interessierte Herren in den besuchten Städten. Ich darf hier die Herren Bürgermeister Heck (Isny), Kießling (Windsheim), Moritz (Hofheim) und Oest (Bretten) sowie Herrn Stadtamtmann Eberle (Buchloe) und Herrn Stadtarchivar Meyer (Lichtenfels) stellvertretend für alle nennen. Die kartographischen Unterlagen stellten die Stadtbauämter bereitwilligst zur Verfügung, deren Leitern ich auch für zahlreiche wichtige Auskünfte dankbar bin.

Ich widme diese Arbeit meinen lieben Eltern, die jederzeit viel Verständnis für meine Studien zeigten.

I. Die Kleinstadt in der Stadtforschung

A. Die Darstellung der Kleinstadt in der stadtgeographischen Literatur

Die stadtgeographische Literatur hat in den letzten Jahrzehnten einen nur mehr schwer zu überschauenden Umfang angenommen. Abgesehen von Abhandlungen über das Wesen der Stadt allgemein und die Aufgaben der Stadtgeographie lassen sich drei größere Gruppen von Veröffentlichungen unterscheiden. Erstens die über weitere Regionen sich erstreckenden vergleichenden Stadtuntersuchungen, die an *R. Gradmanns* (1914) Darstellung der Städte des Königreiches Württemberg anknüpfen; zweitens die Stadtmonographien und drittens Arbeiten über einzelne geographische Züge der Städte. Während die erstgenannte Kategorie Städte aller Größenordnungen zusammenfaßt, um sie nach Entstehung, topographischer Lage, Grundriß und Aufriß, auch nach den vorherrschenden Funktionen regional zu gliedern, überwiegt in der zweiten und dritten Gruppe die Behandlung der Groß- und Mittelstädte.

Es ist eine auffallende Tatsache, daß neue Aspekte und Methoden in der Stadtgeographie kaum je an Kleinstädten erprobt wurden, obwohl letztere an Zahl gegenüber den größeren Städten bei weitem überwiegen. Das Phänomen Großstadt vermag das wissenschaftliche Interesse nicht nur der Geographen, sondern auch der Historiker, Nationalökonomen, Soziologen, Statistiker und Stadtplaner weit mehr auf sich zu lenken als die Kleinstadt. Die moderne Großstadt stellt ja auch ein relativ junges und dynamisches Moment in unserer Kulturlandschaft dar, in welcher die Kleinstadt leicht als Form des Beharrens erscheint und darum minder beachtet wird. Daher kommt es wohl, daß durch die Geographie und ihre Nachbarwissenschaften die Großstadt zwar nach allen Seiten hin systematisch erforscht wurde und wird, Aussagen über Kleinstädte dagegen meist auf mehr oder weniger zufällige Einzelbeobachtungen gegründet sind. Dies ist um so befremdender, als gerade im letzten Jahrzehnt auch Kleinstädte zunehmend Gegenstände geographischer Forschungen gewesen sind, wie nachfolgende Literaturübersicht zeigt.

Die Feststellung *Schrepfers*, wonach die ersten geographischen Beiträge zum Großstadtproblem Erörterungen über Lage und Lagebeziehungen waren *(H. Schrepfer, 1944)*, gilt auch für die Darstellung der Kleinstadt. Hier seien die Veröffentlichungen über Wasserburg am Inn *(A. Müller, 1908)*, Donauwörth *(F. Ditterich, 1914)*, Kötzting *(M. Mayr, 1915)*, Boizenburg und Lauenburg *(G. Hasenkamp, 1926)* genannt, zu welchen auch die Studie *A. Pencks* über Mittenwald *(1924)* zu rechnen ist. Sowohl methodisch als auch zeitlich reihen sich hieran Arbeiten, in welchen außer dem Grundriß vornehmlich der Aufriß einer Stadt Berücksichtigung findet, so jene über Ilmenau *(C. F. Wagner,* 1931), Schlotheim *(A. Wagner, 1932)* und Neubrandenburg *(K. A. Dahms, 1938)*.

Skizzenhafte Darstellungen, in welchen das Schwergewicht auf dem genetischen Aspekt, den Wandlungen der städtischen Funktionen und der wirtschaftlichen Struktur seit dem 19. Jahrhundert ruht, liegen vor für Bunzlau *(K. Beßrich, 1936)*, Schönsee *(H. Fehn, 1937)*, Schwarzenborn *(K. Scharlau, 1938)*, Weißwasser *(J. Blüthgen, 1940)*, Châteaubriant *(H. Weinelt, 1943)*, Euskirchen *(Th. Kraus, 1956)*, Valparaiso/USA *(H. Blume, 1957)*, Boppard *(H. Hahn, 1957)*, Kirn und Meisenheim *(K. G. Faber, 1960)*. Umfassendere Kleinstadtmonographien mit vorwiegend genetischer Fragestellung erschienen über Gräfenthal *(G. Unger, 1938)*, Duderstadt *(H. Saucrteig, 1940)*, Altkirch *(R. Specklin, 1951)* und Dinkelsbühl *(P. Gluth, 1955)*, während jene über Schöningen *(E. Sander, 1942)* und Aarburg *(M. H. Disteli, 1954)* nur Materialien dazu liefern und die Untersuchung *H. Krügers (1931)* über Höxter und Corvey fast völlig dem historischen Aspekt verhaftet bleibt. Vornehmlich mit der gegenwärtigen Struktur befassen sich außer der auf die Stadtplanung abzielenden Untersuchung Buttstädts *(H. Richter, 1951)* die Arbeiten über Groß-Enzersdorf bei Wien *(G. Holzmann, 1960a)* sowie jene über niedersächsische Industriekleinstädte *(R. Klöpper, 1941)* und Buxtehude *(K. E. Fick, 1952)*, bei welchen das bauliche Gefüge und dessen Werden im Mittelpunkt des Interesses stehen.

Eine Gruppe für sich bilden Untersuchungen von Städtegruppen, in welchen sowohl Klein- wie Mittelstädte vergleichend beschrieben werden. Hierher zählen die Arbeiten über Wetzlar, Herborn und Dillenburg *(F. Regel, 1931)*, die stark historisch fundiert ist, und über Neiße, Ottmachau und Patschkau *(L. Biller, 1932)*. Speziellere geographische Züge wurden von *F. Jonas (1958)* aufgegriffen, welcher der wirtschaftlich-räumlichen Differenzierung der Städte des niedersächsischen Berglandes nachging, während sich *J. Kaltenhäuser (1955)* mit dem Einfluß Frankfurts auf die nahen Taunusrandstädte beschäftigte.

Die zentralörtlichen Funktionen sind vor allem für Kamenz *(G. Kühne, 1937)*, Verden *(I. Mathiesen, 1940)*, Bremervörde *(W. Wöhlke, 1952)* und Waldbröl *(K. F. Gänsäuer, 1959)* dargestellt worden. Sozialgeographische Fragestellungen finden sich in den Arbeiten über Triftern *(H. Fehn, 1935)*, Alsfeld *(H. Jäkel, 1953)*, Euskirchen *(R. Mayntz, 1958)*, Spalt *(K. Ruppert, 1958)* und Groß-Enzersdorf *(G. Holzmann, 1960b)*.

In den meisten dieser Veröffentlichungen werden die individuellen Merkmale einzelner Städte oder Städtegruppen, zu Typen zusammengefaßt, beschrieben. Wie schon erwähnt, sind solche Typisierungen orientiert an bestimmten funktionalen oder strukturellen Merkmalen und umgreifen Städte verschiedenster Größenklassen. Nur selten befassen sich die Autoren mit der Typisierung der Städte nach eben diesen Größenklassen, in unserem Falle mit der Kleinstadt als solcher. Erst in jüngster Zeit sind Ansätze hierzu erschienen, so von *K. Ruppert* (1959), *K. G. Faber* (1960) und *W. Hartke* (1961).

B. Die Stadtgrößenklassen

Die Stadtgrößenklassen sind statistisch nach der Zahl der Einwohner festgelegt. Die amtliche deutsche Statistik rechnete lange alle Siedlungen mit mehr als 2000 Einwohnern zu den Städten und gliederte in

Großstädte	mit über		100000	Einwohnern,
Mittelstädte	mit 20000	bis	100000	Einwohnern,
Kleinstädte	mit 5000	bis	20000	Einwohnern,
Landstädte	mit 2000	bis	5000	Einwohnern.

Diese Unterteilung ist von der Geographie übernommen worden, da sie in vielen Fällen zweckmäßig erscheint und leicht gehandhabt werden kann. Ergänzt wurde sie nach unten hin durch den von *R. Gradmann* (1914) eingeführten Begriff der Zwergstadt für städtische Siedlungen mit weniger als 2000 Einwohnern. Nach oben hin werden die Städte mit mehr als einer Million Einwohnern häufig als Millionenstädte abgesondert.

Von mehreren Seiten (*K. Olbricht,* 1938; *E. Pfeil,* 1950; *K. Ruppert,* 1959; *G. Schwarz,* 1961) ist schon auf die Relativität einer derartigen Gliederung hingewiesen worden, die starken räumlichen und zeitlichen Schwankungen unterliegt. So gibt *H. Ammann* (1947, S. 66f.) für die mittelalterlichen Großstädte als Minimum etwa 10000 Einwohner, für die Mittelstädte 2000 und für die Kleinstädte rund 200 Einwohner an und scheidet noch eine „unterste Stufe" mit Einwohnerzahlen von 100 bis 200 aus. Neuerdings ist sogar versucht worden, mittelalterliche Stadtgrößentypen nach der Flächengröße des bebauten Areals zu unterscheiden (*H. Stoob,* 1961, S. 55).

Die erwähnte Relativität spricht jedoch so lange nicht gegen eine solche Gliederung, als damit nur die Einwohnerzahl als ein quantitatives Merkmal, nicht aber die Stadt in ihrer komplexen Ganzheit erfaßt werden soll. Die Aussagekraft der Einwohnerzahl ist freilich auch insofern beschränkt, als sie sich auf die Stadt als Verwaltungseinheit bezieht, deren Grenzen sich nicht mit jenen der gesamten städtischen Agglomeration decken müssen. Vor allem bei Großstädten klaffen diese Grenzen auseinander, doch läßt sich ähnliches zuweilen sogar bei Kleinstädten feststellen. Von dieser Diskrepanz abgesehen, ist die Einwohnerzahl einer Stadt als wichtigster Index für deren Einordnung in eine Größenklasse anzusehen, erscheint jedoch für eine Klassifizierung nach geographischen Gesichtspunkten nicht ausreichend.

Für die Großstadt ist die Frage einer sinnvollen Abgrenzung nach unten schon mehrmals erörtert worden (*H. Hochholzer,* 1937; *L. Mecking,* 1949; *E. Pfeil,* 1950). Dagegen fehlt eine Überprüfung der Schwellenwerte zwischen Kleinstadt einerseits und Zwerg- bzw. Mittelstadt andererseits. Es ist eine der Nebenaufgaben dieser Arbeit zu untersuchen, ob die oben angeführten Zahlen für eine quantitative Abgrenzung der Kleinstadt mit den Möglichkeiten einer geographischen Unterscheidung korrespondieren.

Wenn hier vorerst die Größenklassen nach der Einwohnerzahl beibehalten werden, so nur, um grobe Anhalts- und Ansatzpunkte für die vorliegende Untersuchung zu gewinnen. Dazu ist noch der Begriff der Kleinstadt im quantitativen Sinne zu klären, wie er hier vorläufig verwendet werden soll. Unter Kleinstädten sind demnach alle jene Städte zu verstehen, deren Einwohnerzahlen unter 20000 liegen. Darin sind also außer den Zwergstädten und städtisch geprägten Märkten vor allem die sogenannten Landstädte eingeschlossen. Gegen den Begriff „Landstadt" sind in diesem Zusammenhange bereits von *R. Gradmann* (1931, Bd. I, S. 159) Bedenken geäußert worden; denn dieser Terminus besitzt primär einen qualitativen Inhalt. In ihm wird die enge Bindung einer

Stadt an ihr agrarisches Umland, ja zuweilen sogar die landwirtschaftliche Betätigung in der Stadt selbst ausgedrückt. Auch Mittelstädte können Landstädte im erstgenannten Sinne sein, wie dies *I. Mathiesen* (1951, S. 166) für Landshut festgestellt hat.

C. Das Problem: Die Bestimmung der Kleinstadt als Typ

Da die rein quantitative Abgrenzung nach der Einwohnerzahl über die Kleinstadt als Typus zunächst kaum etwas auszusagen vermag, ist es notwendig, nach geographischen Kriterien zu suchen. Dabei liegt es nahe, den Index der Einwohnerzahl durch andere Indizes zu ergänzen, etwa durch den Anteil der „zentralen Schicht" an der Bevölkerung (*O. Schlier,* 1937) oder durch den Anteil der Ackerbürger, den *K. Ruppert* (1959) in Kleinstädten für relativ hoch hält. Funktionsindizes, wie sie von *K. A. Boesler* (1960) errechnet wurden, vermögen zwar Vorhandensein und Gewichtung städtebildender Funktionen anzuzeigen, dürften jedoch kaum spezifische Züge der Kleinstadt erfassen können.

Wenn derartige Indizes auch zunächst rein quantitativer Natur sind, so geben sie doch wichtige Hinweise auf bestimmte Eigenschaften. Denn bei der Veränderung der Quantität kommt es immer wieder zu einem Umschlag in die Qualität, worauf *E. Pfeil* (1950, S. 15) im Hinblick auf die Großstadt hinweist. Auf die vorliegende Fragestellung angewendet, heißt dies also: Mit zunehmender Einwohnerzahl kommt es zu strukturellen Veränderungen in einer Stadt. Es treten neue Institutionen auf, Tendenzen zu einer anderen inneren Gliederung werden wirksam. Die bisherige Kleinstadt nimmt das Gepräge einer Mittelstadt an. Hierbei zeigt sich, daß bei solcher Betrachtung Begriffe wie Kleinstadt, Mittelstadt, Großstadt einen neuen Inhalt erhalten. Handelte es sich bisher nur um Gruppen einer statistischen Klassifizierung nach der Einwohnerzahl, so sind die Begriffe jetzt mit spezifischen Qualitäten erfüllt. Diese letzteren bilden nun die primären Bestimmungsmerkmale, während die Einwohnerzahl nur mehr als ergänzender Index zu betrachten ist.

Eine Rangfolge von Siedlungen unter dem Gesichtspunkt der Qualität entwickelte schon *W. Christaller* (1933) in seinem System der zentralen Orte. Als Merkmale dienten ihm neben dem Index der Telefondichte vor allem die Stufen der Verwaltungshierarchie, die gleichzeitig verschieden weit ausgreifende Zentralfunktionen repräsentieren. Von hier aus führte die Entwicklung folgerichtig zur Aufstellung ganzer Kataloge zentraler Einrichtungen in ihrer Abstufung nach der jeweiligen Reichweite, mit deren Hilfe sich ein hierarchisch gegliedertes System zentraler Orte aufstellen läßt. Dabei ist nur zu berücksichtigen, daß die zentralen Orte nicht in allen Fällen als Städte aufzufassen sind, vor allem nicht in den untersten Rangstufen.

Es ist zu fragen, ob es auch noch andere Möglichkeiten gibt, Größentypen oder Größenklassen der Städte nach qualitativen Merkmalen zu bestimmen. *R. Klöpper* (1941, S. 8) äußerte sich hierzu gerade im Hinblick auf die Kleinstädte skeptisch. Er meinte, daß „zu kleine Sied-

lungen zu sehr von Einzelfällen abhängig" seien und daher „einem geographischen Vergleich nur ungenügenden Stoff" böten. Dieser Auffassung schließen sich *E. Pfeil* und *E. W. Buchholz* (1957, S. 9) an, wenn sie feststellen, die kleineren Städte bildeten in viel geringerem Maße einen geschlossenen Typus als die großen. Auf dem gleichen Standpunkt steht auch *K. G. Faber* (1960, S. 142f.), der sich wohl als erster eingehender mit der Kleinstadt als Typus befaßt hat. Er schreibt, daß gerade die Unterschiede in Struktur und Funktion für Kleinstädte typisch seien. Infolge ihrer Kleinheit könnten sie zwar stets mehrere, nicht aber, wie Großstädte, alle städtischen Funktionen ausüben. Daher seien ihre Grundfunktionen verhältnismäßig deutlich ausgeprägt, eine Ansicht, die durch zahlreiche Beobachtungen bestätigt wird. So richtig dieser Grundgedanke *Fabers* ist, so wenig befriedigt es doch, die Ungleichartigkeit zur Kennzeichnung der Kleinstadt heranzuziehen. Wir möchten uns hier der Meinung von *G. Höhl* anschließen, die von den kleinen Städten feststellt, daß gerade „deren Vielseitigkeit und stete Abwandlung . . . das Aufsuchen von Gemeinsamkeiten nahelegen" (*G. Höhl*, 1961, S. 452).

Ehe wir uns angesichts so unterschiedlicher Auffassungen der Kleinstadt als solcher zuwenden, ist zu klären, was hier überhaupt unter Stadt verstanden werden soll. Der Stadtbegriff ist ja durchaus nicht einheitlich geprägt. *C. Haase* (1959) hat gezeigt, daß die Bedeutung des Terminus „Stadt" seit der mittelalterlichen Blütezeit des Städtewesens eine beträchtliche Ausweitung erfahren hat. Beinahe jedes Jahrhundert hat seinen eigenen Stadtbegriff entwickelt, was vornehmlich der Historiker zu berücksichtigen hat. Heute ist der rein administrative Stadtbegriff zu unterscheiden vom wirtschaftlichen; dieser berührt sich mit dem geographischen, welcher vor allem durch die funktionale Betrachtungsweise gekennzeichnet ist.

Im Gegensatz zur Geographie und Geschichtswissenschaft verzichtet die deutsche soziologische Forschung häufig auf Begriffe wie Stadt und Dorf und auf deren Klärung und verwendet stattdessen den allgemeinen Terminus „Gemeinde". Da das Hauptinteresse der Soziologen der Industriegesellschaft in ihrem Werden und ihren Wandlungen gilt, widmet sich die Gemeindesoziologie fast ausschließlich den einseitig industriebestimmten und den ländlichen Gemeinden, aber auch den Großstädten. Die dem Geographen wichtigen Unterschiede zwischen Stadt und ländlicher Siedlung scheinen manchen Soziologen unerheblich, zumindest zweitrangig zu sein oder aber sie werden auf den bloßen „Gegensatz von Groß und Klein" reduziert (*R. König*, o. J., S. 5). Hierzu mag beitragen, daß sich die Verhaltensweisen in der heutigen Gesamtgesellschaft zusehends nivellieren (vgl. *H. Kötter*, o. J., S. 15 und 23). Tatsächlich gibt es auch eine Fülle von Siedlungstypen, die zwischen echter Stadt und bäuerlichen Dorf stehen.

Zwischenformen hat es aber auch in der Vergangenheit gegeben, sogar schon im ausgehenden Mittelalter. Durch die Ergebnisse der neuen stadtgeschichtlichen Forschung hat sich die Vorstellung von einem einstigen einfachen Stadt-Land-Dualismus als unhaltbar erwiesen *(H. Stoob, 1959)*.

Der Geograph steht somit vor der Entscheidung, ob er Begriffe wie Stadt und Dorf aufgeben oder sich um eine sicher nicht leichte Begriffsbestimmung bemühen soll. Da diese Begriffe allgemein verwendet werden, muß er sich der Mühe einer Fixierung unterziehen. Obwohl die Diskussion des Stadtbegriffes nicht zu den Anliegen dieser Untersuchung gehört, sei sie zwecks Klärung des Standortes doch kurz versucht.

Unter Stadt verstehen wir in jedem Falle einen zentralen Ort, der vielseitige Mittelpunktsfunktionen ausübt. Eine Stadt erfüllt vor allem Aufgaben der Versorgung, der Kultur und der Verwaltung — jeweils im weitesten Sinne — für ihr Umland. Dabei kann freilich die Verwaltungsfunktion nur schwach ausgebildet sein, da sie meist in bestimmten Städten konzentriert ist. Um so deutlicher muß dann eine städtische Siedlung wirtschaftlicher und kultureller Mittelpunkt ihres Umlandes sein, soll sie als wirkliche Stadt bezeichnet werden können.

Die Industrie ist — von der Nahbedarfsindustrie abgesehen — lediglich als mittelbar zentralitätsfördernder Faktor anzusehen. Zwar geben auch die Berufspendler einem Industriebetrieb eine gewisse unmittelbare Zentralität, doch seine wirtschaftlichen Beziehungen sind weithin gestreut. Sie reichen meist über das geschlossene Umland weit hinaus, sind also überregionaler Art *(K. A. Boesler, 1960, S. 16)*. Erst durch die von der Industrie hervorgerufenen Folgeeinrichtungen vermag auch die industriell bestimmte Siedlung städtische Funktionen auszuüben (z. B. Höhere Schulen, Krankenhäuser, moderne Geschäfte). Dieser Prozeß wird vor allem durch die Ansprüche der in der Industrie Beschäftigten gesteuert. Sind unter ihnen höhere Angestellte und Akademiker, überhaupt Empfänger höherer Einkommen, zahlreich vertreten (z. B. in Werken der chemischen Industrie mit eigener Entwicklungsabteilung), so dürfte es eher zu den genannten Folgeeinrichtungen kommen als bei vorherrschender Arbeiterbevölkerung (etwa in Bergwerks- und Textilindustrieorten). Auch eine erhebliche Entfernung zum nächsten großen Zentrum vermag diese Entwicklung zu fördern.

Hieraus folgt, daß ein Ort, der zunächst allein von der Industrie bestimmt ist, nicht als Stadt bezeichnet werden kann. Es handelt sich vielmehr um einen stadtähnlichen Industrieort. Erst wenn er sich mit kulturellen und vielleicht sogar mit gewissen Verwaltungsaufgaben anreichern konnte und vor allem die Versorgungsfunktion in einem Umland übernommen hat, nimmt er wirklichen Stadtcharakter an. Hand in Hand damit geht eine zunehmende Differenzierung in der Berufsstruktur der Bevölkerung vor sich, die ebenfalls als wichtiges Merkmal einer echten Stadt anzusehen ist. Zur Auslösung dieser Entwicklung ist freilich eine Mindestgröße Voraussetzung, die allgemein schwer bestimmt werden kann. Entsprechendes gilt auch für andere einseitig struktuierte Orte (Bergbau-, Verkehrs- und Fremdenverkehrsorte).

In dieser Sicht erscheint *A. Löschs* (1940, S. 9) rein ökonomische Bestimmung der Stadt als „Häufung nichtlandwirtschaftlicher Standorte" zu stark generalisierend. Denn in ihr wird das zweite Hauptmerkmal der Stadt im wirtschaftlichen Sinne — die Mannigfaltigkeit der nichtlandwirtschaftlichen Standorte — nicht berücksichtigt.

Aus alledem ergeben sich zwei wichtige Folgerungen:

1. Industrieorte sind als solche stets junger Entstehung; meist wurden sie im 19., ein Teil erst im 20. Jahrhundert angelegt. In dieser kurzen Zeit ist es relativ wenigen von ihnen gelungen, kräftige zentrale Funktionen zu entwickeln. Schreitet die Anreicherung mit Zentralaufgaben rasch fort, so kann man mit *H. Fehn (1960, S. 133)* von „werdenden Städten" sprechen. Manches deutet darauf hin, daß nicht jeder Industrieort zu

einer Stadt im hier dargelegten Sinne wird. Man wird also im Industrieort teils einen Entwicklungstypus, teils einen durchaus selbständigen Siedlungstypus erblicken müssen.

2. Aus diesen Feststellungen geht hervor, daß die jungen Industrieorte durchwegs geringere Zentralität aufweisen als die älteren Städte gleicher Einwohnerzahl. Daher sind unter Kleinstädten in erster Linie (doch nicht ausschließlich) jene kleinen Städte zu verstehen, die beim Einsetzen der Industrialisierung bereits zentralörtliche Funktionen ausübten und diese, wenn auch mit wechselnder Zusammensetzung und Gewichtung, beibehalten haben.

Gerade weil die zentralörtlichen Funktionen in Kleinstädten recht unterschiedlich kombiniert und gewichtet sein können, bedarf es zur Charakterisierung der Kleinstadt anderer Kriterien. Nicht die Aufzählung von Institutionen und Zentralaufgaben, nicht die wirtschaftliche und soziale Gesamtstruktur der Kleinstädte vermögen diese als solche zu kennzeichnen. *Vielmehr sind gemeinsame Züge der Kleinstädte wohl am ehesten in deren innerer Gliederung zu finden, vor allem soweit diese durch die geringe Einwohnerzahl und Kleinheit der Siedlungsfläche beeinflußt wird.* Im räumlichen Funktionalgefüge der Stadt kommen überdies deren zentralörtliche Aufgaben zu sichtbarem Ausdruck; diese werden bis in die sozialräumliche Gliederung wirksam.

Es müssen also äußere Erscheinungen in den Kleinstädten registriert und als Indizes gewertet werden, sofern sie für die Aufgaben der Stadt im Umlande oder innerhalb der Stadt für deren Gliederung von ausschlaggebender Bedeutung sind. Immer wiederkehrende Strukturen sind auf ihre Bedingtheit zu prüfen und Abwandlungen von einem „Normalbild" der Stadt *(O. Schlüter, 1899, S. 78)* zu klären. In dieser räumlichen Gliederung ist die geographische und soziologische Großstadtforschung vorausgegangen mit den Arbeiten über Graz *(R. Mayer, 1934)*, Berlin *(H. Louis, 1936)*, die finnischen Großstädte *(L. Aario, 1951)* und Dortmund *(R. Mackensen u. a., 1959)* um nur einige besonders wichtige zu nennen.

Es ist klar, daß dabei eine gewisse Generalisierung vorgenommen werden muß, da ja der Vergleich nur durch die „Abstraktion des Zufälligen" zur Typenbildung führen kann *(H. Schmitthenner, 1954, S. 10)*. Insbesondere müssen landschaftliche Besonderheiten in Formenbild, Entwicklung und Wirtschaft unberücksichtigt bleiben, ist doch die Kleinstadt als Typus möglichst klar herauszuarbeiten.

Mit der Beschränkung auf Süddeutschland soll nicht etwa nur der Typus der süddeutschen Kleinstadt als solcher ermittelt werden. Vielmehr wird man annehmen können, daß Beispiele aus Süddeutschland für einen größeren Bereich repräsentativ sind, sicher wohl für den größten Teil des westlichen Mitteleuropa. Es ist also weniger eine regionale Stadttypologie beabsichtigt, sondern die Arbeit zielt auf einen Beitrag zur Allgemeinen Stadtgeographie ab. Die Einengung des Themas auf die Kleinstadt der Gegenwart entspringt der Ansicht, daß die kräftige Entwicklung unserer Städte typische Formen in kurzer Zeit umzugestalten oder neu zu prägen vermag. Die Kleinstadt von heute trägt daher andere Züge als die von 1800. Ebenso ist

es wahrscheinlich, daß der Begriff Kleinstadt in einigen Jahrzehnten einen anderen Inhalt haben wird als heute. Dann wird man sich um eine neue Klärung bemühen müssen.

Nach diesen vorbereitenden Ausführungen sei versucht, eine These zu umreißen, die es zu überprüfen gilt. Sie läßt sich in zwei Sätze fassen, die sich gegenseitig ergänzen und bei der Bearbeitung kaum voneinander isoliert werden können:

1. Die Kleinstadt der Gegenwart ist in Süddeutschland und sicherlich auch in weiten Nachbarbereichen eine nach der Vielfalt ihrer Zentralfunktionen wie nach ihrer inneren Differenzierung voll entwickelte Stadt.
2. Die Kleinstädte zeigen bei allem individuellen Gepräge doch immer wiederkehrende Merkmale, die zu einer Kennzeichnung des Typs verwendet werden können. Es muß daher möglich sein, die Kleinstadt mit Hilfe einiger dieser Merkmale von anderen Stadtgrößentypen abzugrenzen. Zu den genannten Merkmalen zählt vor allem ein bestimmt geprägtes Geschäftszentrum dieser Städte. Es zeigt in der Kleinstadt ein anderes Gefüge und nimmt in ihr eine andere Stellung ein als in der typischen Mittelstadt oder gar in der Großstadt.

II. Die zwölf Beispielstädte in ihrer geographisch-historischen Entwicklung

A. Die Auswahl der Beispielstädte

Für die beabsichtigte Untersuchung wurden zwölf Beispielstädte ausgewählt. Diese sind, nach den Einwohnerzahlen[1] (in Klammern) vom 31. 12. 59 geordnet: Crailsheim (14143), Lichtenfels am Main (11271), Säckingen am Hochrhein (10891), Eichstätt (10784), Bretten im Kraichgau (9754), Cham in der Oberpfalz (9004), Windsheim in Mittelfranken (7979), Isny im Allgäu (6765), Triberg im Schwarzwald (5819), Buchloe im bayerischen Mittelschwaben (5609), Miesbach in Oberbayern (5048) und Hofheim in Unterfranken (1691).

Bei der Auswahl der Beispielstädte wurde Wert auf eine möglichst weite regionale Streuung gelegt. Wenn dies nicht bis zur letzten Konsequenz gelungen ist, so waren mancherlei technische Schwierigkeiten daran schuld. Immerhin sind die zwölf Städte in sehr verschiedenartige Naturräume gebettet: In das Alpenvorland, die Fränkische Alb, den Bayerischen und Oberpfälzer Wald, das fränkisch-schwäbische Keuperland, den Schwarzwald und den Kraichgau. Die unterschiedlichsten kulturlandschaftlichen Einflüsse machen sich in den Städten geltend, vornehmlich in Grundriß und Aufriß, aber auch in der wirtschaftlichen Struktur. Darüber hinaus wurden Städte verschiedensten historischen Werdeganges zusammengefaßt, nämlich eine bischöfliche Residenzstadt (Eichstätt), zwei ehemalige Reichsstädte (Windsheim und Isny), sechs Landstädte im historischen Sinne, die weltlichen Territorien zugehörten (Crailsheim, Säckingen, Bretten, Cham, Triberg, Miesbach) und drei weitere aus ehemals geistlichen Territorien (Lichtenfels, Buchloe, Hofheim). Sie unterscheiden sich aber nicht nur in Entwicklung und Physiognomie, sondern auch in ihren wichtigsten Funktionen. Sieben davon sind Kreisstädte und damit Sitze zahlreicher Behörden (Crailsheim, Lichtenfels, Säckingen, Eichstätt, Cham, Miesbach und Hofheim), drei wichtige Knotenpunkte des Eisenbahn-Fernverkehrs (Crailsheim, Lichtenfels, Buchloe); in Säckingen, Bretten, Windsheim und Triberg spielt die Industrie eine wichtige Rolle, und drei weitere können als Landstädte im funktionalen Sinne bezeichnet werden, da sie in erster Linie Mittelpunkte ihrer ländlichen Umgebung sind (Cham, Miesbach, Hofheim). Kräftiger Fremdenverkehr herrscht vor allem in Triberg, doch ist er

[1] Elf Zahlen wurden den Statistischen Berichten des Statist. Bundesamtes Wiesbaden, Arb.Nr. VIII/7/96 (1960), entnommen, die für Hofheim dem Bayerischen Jahrbuch 1960/61.

auch in Säckingen, Windsheim und Isny bedeutend. Eichstätt als Bischofs- und Schulstadt nimmt eine Sonderstellung ein. Es übt in einem sehr großen Bereich die Aufgabe eines kulturellen und kirchlichen Mittelpunktes aus und ist hierin allen übrigen Beispielstädten weit überlegen.

Die Aufzählung von Unterschieden in Funktion, Physiognomie, wirtschaftlicher und sozialer Struktur könnte noch weiter geführt werden. Es dürfte aber bereits hinreichend angedeutet sein, daß es sich bei diesen Beispielen nicht um einen bestimmten Typ der Kleinstadt handelt. Alle zwölf Beispiele sind auch Städte im rechtlichen Sinne, ohne daß damit dem juristischen Stadtbegriff besondere Bedeutung beigemessen werden soll.

Über diese zwölf Beispielstädte hinaus wurden noch etwa zwei Dutzend weitere Kleinstädte begangen und auf die hier zu erörternden Merkmale geprüft. Diese Städte sollen nur dann herangezogen werden, wenn sich in ihnen wichtige Abweichungen von den hier erarbeiteten Grundzügen ergeben haben. Die Untersuchung erstreckte sich schließlich auch auf sieben nach ihren Einwohnerzahlen den Mittelstädten zuzurechnende Städte, nämlich Bamberg, Amberg, Rosenheim, Singen, Dachau, Tuttlingen und Freising. Zwei davon, Amberg und Tuttlingen, wurden genauer aufgenommen, da abschließend auch die Frage der Abgrenzung von Kleinstadt und Mittelstadt zu behandeln sein wird.

Aus den zwölf genannten Beispielstädten wurden nochmals fünf ausgewählt und kartographisch nach baulicher Gliederung, funktionalem und sozialräumlichem Gefüge möglichst genau erfaßt. Hierbei handelt es sich um Eichstätt (Karten 1 und 2), Bretten (3 und 4), Cham (5 und 6), Triberg (7 und 8) und Hofheim (9 und 10). Da diese fünf Städte bei allen individuellen Zügen doch das Typische der Kleinstadt zeigen, konnte auf weitere Kartendarstellungen verzichtet werden, wiewohl sämtliche zwölf Beispielstädte kartiert worden sind.

B. Die Entwicklung der städtischen Funktionen

In diesem Abschnitt ist die Frage aufzuwerfen, welche historischen Kräfte für die Entwicklung der Städte maßgebend waren, ferner auch, negativ ausgedrückt, warum die hier zu untersuchenden Städte in ihrer Gesamtheit relativ klein geblieben sind. Damit wird das Problem der Kleinstadt allgemein berührt. Wie kam es, daß ein Teil unserer Städte im 19. und 20. Jahrhundert so kräftig wuchs, während andere weit dahinter zurückblieben? Ehe hierauf geantwortet wird, sollen die Entwicklungslinien der zwölf Beispielstädte in groben Umrissen gezeichnet werden.

Eine Sonderstellung nahm auch in der Vergangenheit die Stadt Eichstätt ein, die als bischöfliche Residenzstadt seit Jahrhunderten kräftige zentrale Funktionen ausgeübt hat. Geistliche und weltliche Macht des Hochstifts vereinigten sich in ihr und schufen die Voraussetzungen für den Handel und ein lebhaftes Gewerbe. *K. Olbricht* (1938, S. 484) schätzt die Einwohnerzahl Eichstätts um 1600 auf 5—6.000 und rechnet es somit zu den damaligen Mittelstädten. Einwohnerzahl

und Ausdehnung der Stadt stagnierten jahrhundertelang, erstere bis zum Ende des 18. Jahrhunderts und dann von etwa 1840 bis 1945, letztere bis etwa zur Erbauung des Bahnhofes (1885). Ohne Zweifel trug die Lage der Stadt im engen Tal der Altmühl sehr zu diesem Verharren bei. Die Aufhebung des Hochstifts (1803) beraubte die Stadt zudem ihrer wichtigsten Funktion. Zwar wurde das Bistum wieder erneuert, doch blieb es auf rein geistliche Aufgaben beschränkt. Ämter und vor allem die zahlreichen Schulen (darunter die Philosophisch-Theologische und seit 1958 die Pädagogische Hochschule) traten die Nachfolge der alten territorialen Zentralfunktionsträger an. Sie trugen dazu bei, Eichstätts Eigenschaft als kultureller Mittelpunkt eines weiten Bereichs zu erhalten, ja eher zu verstärken. Gerade diese überentwickelte kulturelle Funktion hebt Eichstätts Gewicht weit über das einer Durchschnittskleinstadt hinaus. Der moderne Verkehr freilich führte an der Stadt vorbei, seitdem diese die Trassierung der Eisenbahnlinie Ingolstadt-Treuchtlingen über Eichstätt abgelehnt hatte. Die Stadt wurde nur durch eine Stichbahn mit dieser Hauptlinie verbunden. Die heutige Bundesstraße 13 von Ingolstadt nach Weißenburg und Ansbach dient weit mehr dem Durchgangs- als dem Zielverkehr, und die Straße durchs Altmühltal hat bloß lokale Bedeutung. Die Industrie war in der Stadt lange unerwünscht. Erst in jüngster Zeit bemühte man sich um ihre Ansiedlung, zumal Eichstätt die steuerschwächste kreisfreie Stadt Bayerns ist. Da inzwischen (1961) die Verhandlungen mit einem großen Unternehmen der Elektroindustrie erfolgreich verlaufen sind, dürfte sich ein völlig neuer Abschnitt in der Entwicklung der Stadt anbahnen.

Ähnlich wie Eichstätt ist S ä c k i n g e n eine sehr alte städtische Siedlung und ursprünglich geistlich geprägt, war doch das auf das siebente Jahrhundert zurückgehende Frauenkloster Stadtherr. Als Lehen der Habsburger gehörte die Stadt vom 13. Jahrhundert an zu den vorderösterreichischen Waldstädten. Sie war in erster Linie Mittelpunkt der klösterlichen Grundherrschaft, die sich vor allem auf das linksrheinische Fricktal erstreckte. Mehr als lokale Bedeutung erlangten wohl die Bachgewerbe in der frühen rechtsrheinischen Vorstadt (Mühlen, Gerbereien, Bleichen, Färbereien, Hammerwerke); dazu kam der Rheinverkehr, dessen Auswirkung freilich in Analogie zu den Forschungsergebnissen *H. Ammanns* (1947) in Rheinfelden nicht überschätzt werden darf. Zeitweise führte der Fremdenverkehr zahlreiche Gäste in die Stadt. Sie kamen entweder als Pilger zum Grabe des heiligen Fridolin oder besuchten das Thermalbad, das schon im frühen Mittelalter bekannt gewesen sein soll. Besonders die wohlhabenden Bürger Basels trugen zur Blüte des Badebetriebes um 1500 und im 17./18. Jahrhundert bei. Wie auch anderswo erstarrten im 18. Jahrhundert mit dem Zunftwesen Handel und Handwerk, eine Erscheinung, die durch die Säkularisierung des Klosters noch verschärft wurde. Zudem beeinträchtigte die Grenzziehung längs des Rheins die alten Beziehungen zum Fricktal, das dennoch bis zum ersten Weltkriege das traditionelle Hinterland Säckingens blieb. Nach dem Beitritt Badens zum Deutschen Zollverein (1835) setzte wie im gesamten deutsch-schweizer Grenzgebiet auch in Säckingen die Industrialisierung von der Schweiz her ein, mit welcher die Umgehung der neuen Zollschranken beabsichtigt war. Nacheinander entstanden mehrere Textilfabriken, speziell Seidenwebereien. Diese Entwicklung ist sicher gefördert worden durch den Bau der rechtsrheinischen Bahnlinie Basel-Säckingen (1856). Nachdem mit der Zuschüttung des rechten Rheinarmes die Voraussetzung für die Ausweitung der Stadt nach Norden geschaffen worden war, wuchs die Einwohnerzahl zwischen 1852 und 1871 von 1434 auf 3198. Sie erhöhte sich dann langsamer, doch trat von 1933 bis 1959 abermals eine Verdoppelung ein. Die einseitig auf Textilien ausgerichtete Industrie erlitt nach beiden Weltkriegen schwere Rückschläge, die aber durch die Ansiedlung neuer Branchen wettgemacht werden konnten. Heute sind nur mehr zwei Textilfabriken in Betrieb. Dazu kommen mittelgroße Betriebe[2] der Zahnherstellung, der Metallindustrie und der Feinmechanik. Auch in anderer Beziehung mußte sich die Stadt umstellen. Nach dem Verlust des Fricktales fand sie ein neues, noch wenig erschlossenes Hinterland

[2] Unter einem mittelgroßen Betrieb oder Mittelbetrieb sei hier ein Werk mit 100 bis 500 Beschäftigten verstanden.

in den Dörfern des Hotzenwaldes, der zum großen Teil zum Landkreis Säckingen gehört. Außer Industrie und Kreisbehörden ist auch der Fremdenverkehr für die Stadt von Wichtigkeit, zählte man doch 1960 etwa 90.000 Übernachtungen, davon mehr als die Hälfte im Kurhaus. Wenn diese Tatsache auch die Wiederbelebung einer alten Funktion widerspiegelt, so sind doch die zahlreichen Wandlungen nicht zu übersehen, welche Säckingen mehr als jede andere unter den Beispielstädten erfahren hat. Die Grenzlage der Stadt hat sich dabei abwechselnd befruchtend oder hemmend ausgewirkt.

Auch Isny in Oberschwaben barg ein Kloster innerhalb seiner Mauern. Anders als Säckingen erlangte die Stadt in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts die Reichsfreiheit. Sie unterhielt ähnlich wie Eichstätt weitreichende Beziehungen über das nächste Umland hinaus, doch waren sie hier kommerzieller Art. Frühe Bedeutung und späteren Niedergang erhellen ein paar Einwohnerzahlen. 1619 zählte Isny 3074 Einwohner, eine Zahl, die erst um 1900 wieder erreicht wurde, nachdem die Bevölkerung auf 1547 Einwohner im Jahre 1808 abgesunken war. Die Blüte der Stadt im 14. bis 16. Jahrhundert beruhte, wie auch in anderen oberschwäbischen Reichsstädten, auf dem Gewerbe. Die Leinwandfabrikation, in Isny schon um 1290 bezeugt, war seine Grundlage *(H. Ammann, 1953)*. Nach dem Niedergang im 17. und 18. Jahrhundert erholte sich das Gewerbe anscheinend wieder. An seine Tradition anknüpfend, hat Isny um 1840 bereits den Anschluß an die Industrialisierung gefunden. Eine mechanische Baumwollweberei beschäftigte damals über 100 Arbeiter, eine Seidenzwirnerei 80 Frauen; dazu kamen eine Appreturanstalt und eine Nadelfabrik *(Pauly, 1841)*. Die neue Entwicklung verlief ruhig, worauf auch der ziemlich stetige Anstieg der Einwohnerzahlen während des ganzen 19. Jahrhunderts hindeutet. Das geht sicher auch darauf zurück, daß die Stadt zunächst abseits des neuen Eisenbahnnetzes zu liegen kam. Selbst die Errichtung einer Nebenstrecke von Leutkirch über Isny nach Kempten (1874) konnte an der Verkehrssituation nicht viel ändern. Hier hat erst der moderne Kraftverkehr eine Besserung gebracht.

Vielfältigere Industrien siedelten sich nach 1945 an und brachten der Stadt neue Impulse. Unter den jungen Werken knüpft keines an die alte Tradition an. Betriebe, in welchen Holzvorhangschienen, Metallwaren, Wohnwagen und Heizmotoren hergestellt werden, dazu Milchverarbeitung und die alte Seidenzwirnerei beschäftigen zusammen rund 1000 Personen. Ein privates Technikum für Chemie und Physik, das sich 1950 in Isny niederließ, zählt heute etwa 600 Studierende, die dem städtischen Leben eine eigene Note geben. Da die Stadt auch ein Gymnasium und eine Berufsschule aufweist, kann sie neuerdings als Schulstadt bezeichnet werden. Ein weiterer wichtiger Wirtschaftsfaktor ist der Fremdenverkehr. Den Hauptanteil an den Übernachtungszahlen, die jährlich um 100.000 schwanken, stellen ein Versehrtenheim und ein Sportsanatorium. Aus diesen Andeutungen geht wohl deutlich hervor, daß die kräftige junge Entwicklung Isnys teils von erneuerten und teils von völlig neuen Funktionen getragen wurde bzw. wird.

Wie Isny ist auch Windsheim verhältnismäßig spät Reichsstadt geworden. Ein Vergleich beider Städte offenbart jedoch sogleich fundamentale Unterschiede. Trotz seiner günstigen Verkehrslage in der Gipskeuperbucht zwischen Steigerwald und Frankenhöhe, durch welche alte Straßen nach Nürnberg, Rothenburg und Marktbreit am Main führen, beteiligte sich Windsheim stets mehr passiv als aktiv am Fernhandel. Auch vermochte sein Gewerbe nie eine hervorragende Rolle zu spielen, selbst wenn die Textil- und Lederhandwerker ihrer Zahl nach jahrhundertelang überdurchschnittlich vertreten waren. Die Bedeutung der keineswegs reichen, aber recht wohlhabenden Stadt lag vielmehr darin, Mittelpunkt eines bescheidenen Territoriums zu sein, das ringsum von ansbachischem Gebiet eingeschlossen war. Die Abschnürung durch die Markgrafschaft nahm im 18. Jahrhundert mehr und mehr zu, dazu schlug der Handel zwischen Nürnberg und Würzburg vorzugsweise den Weg über Neustadt an der Aisch ein. Nach kurzer Zugehörigkeit zu Preußen fiel die Stadt 1810 an Bayern und erhielt ein Landgericht. Diese politische Stellung hatte sie jedoch nur bis 1861 inne, als das Bezirksamt nach Uffenheim verlegt wurde. 1879 folgte die Auflösung des Bezirks-

gerichts, 1930 schließlich die Übersiedlung des Finanzamtes in die Kreisstadt, so daß nur mehr das Amtsgericht in Windsheim verblieb. Der Verlust der zentralen Verwaltungsfunktion im oberen Aischgrund traf die Ackerbürgerstadt schwer, zogen doch zahlreiche Beamtenfamilien fort. Auf das hartnäckige Betreiben der Stadt wurde sie 1876 durch eine Stichbahn mit der Hauptstrecke Nürnberg-Würzburg, aber erst 1898 mit der Linie Ansbach-Würzburg verbunden.

Die Industrie setzte sich nur zögernd an. Der Gipsabbau ging voran. Kurz vor dem ersten Weltkrieg wurden mehrere Industrieunternehmen gegründet. Aber erst nach 1933 stieg die Einwohnerzahl stark an, vor allem nachdem 1938 der nahe Militärflugplatz Illesheim fertiggestellt worden war. Heute umfaßt die Industrie neben einer Landmaschinenfabrik mit über 700 Beschäftigten noch sechs Mittelbetriebe der Eisen- und Maschinenindustrie, der Textil- und Schuhfabrikation und des Gipsabbaues. Windsheim kann daher als Industriestadt bezeichnet werden, doch übt es auch andere Funktionen aus. Der Kurbetrieb, der auf eine 1902 entdeckte Solquelle zurückgeht, verzeichnete 1959/60 rund 45.000 Übernachtungen. Die Schulen (Gymnasium mit Oberrealschule, gewerbliche, kaufmännische und landwirtschaftliche Berufsschule) verleihen der Stadt eine gewisse kulturelle Zentralität. In den Seitenstraßen der Altstadt spielt freilich die Landwirtschaft physiognomisch wie wirtschaftlich noch eine erhebliche Rolle. Noch 1957 zählte man 88 landwirtschaftliche Betriebe mit jeweils über 1 ha Betriebsfläche. Überhaupt besitzt das bäuerliche Element in der Stadt bedeutenden Einfluß, stellt es doch nicht weniger als vier von sechzehn Stadträten. Es ist in einem nur sehr langsamen Rückgang begriffen.

Crailsheim gehört zu jenen Städten, die vornehmlich ihre frühere politische Funktion als kontinuierlichen Faktor in ihrer Entwicklung bewahrt haben. Nach wechselnden Geschicken seit 1399 den Burggrafen von Nürnberg und späteren Markgrafen von Ansbach gehörend, die es zum Mittelpunkt eines Oberamtes erhoben, behielt es diese Aufgabe auch während seiner Zugehörigkeit zu Preußen (1792—1806) und Bayern (1806—1810) bei und wurde danach württembergische Amts- und später Kreisstadt. Wirtschaftlich gesehen war Crailsheim in erster Linie Marktort einer größeren, landwirtschaftlich bestimmten Umgebung. Einige Gewerbe (Kesselschmiede, Gerber) hatten zwar für die Stadt Bedeutung, doch war sie nie überragend. Daran vermochte auch die Förderung des Großgewerbes durch den merkantilistischen Staat im 18. Jahrhundert nicht viel zu ändern. Die zahlreichen Straßen brachten lebhaften Verkehr durch Crailsheim. Mit der Erleichterung des Fuhrverkehrs wurde denn auch der Abbruch der Tore (1828) begründet. Durch den Bau der Eisenbahnlinien nach Ellwangen, Schwäbisch Hall, Mergentheim und Ansbach (1866—1875) wurde die Stadt in das neue Verkehrssystem als Knotenpunkt wichtiger Hauptstrecken einbezogen. Die Bahnanlagen nahmen bald ein großes Areal im Stadtgebiet ein. Die neue Entwicklung äußerte sich in einem starken Ansteigen der Einwohnerzahl in den sechziger und siebziger Jahren, aber auch darin, daß um die Jahrhundertwende rund ein Drittel der Einwohner Crailsheims in irgendeiner wirtschaftlichen Abhängigkeit von der Eisenbahn stand *(W. Frank, 1955)*.

Die Industrie begann sich, anders als im mittleren Württemberg, erst nach dem ersten und verstärkt nach dem zweiten Weltkrieg niederzulassen. Die Betriebe sind heute nach Branchen weit gestreut. Allein sieben Mittelbetriebe (Maschinen- und Stahlbau, Bekleidung, Wachsblumen, Marmelade) beschäftigen zusammen schon rund 1700 Personen. Auch hier hat die Industrialisierung eine neue Entwicklung eingeleitet. Crailsheims Stellung als Arbeitsort kommt darin zum Ausdruck, daß etwas über 400 gewerblichen Auspendlern rund 2500 Einpendler gegenüberstehen. Damit ist die Stadt heute wie früher in erster Linie zentraler Ort für ihre Umgebung und Behördensitz, doch kommt der Industrie steigende Bedeutung zu.

Bretten teilt zwar viele geschichtliche Züge mit Crailsheim, schlug aber im ausgehenden 19. Jahrhundert eine völlig andersartige Entwicklung ein. Im Süden des Kraichgaues gelegen, wurde es 1349 pfälzische Oberamtsstadt, blieb dies auch bei Baden bis 1936 und wurde dann dem Landkreis Karlsruhe eingegliedert.

Dieser Bruch in der Verwaltungsfunktion ist indessen nicht so scharf ausgeprägt wie etwa in Windsheim, denn Bretten behielt einige Behörden bei (Amtsgericht, Notariat, Zollamt, Finanzamt, Forstamt). Dazu kommen mehrere Schulen (Gymnasium, Berufsschulen, Handelsschule und höhere Handelsschule).

War in der Vergangenheit das wirtschaftliche Leben der Stadt bestimmt durch ihre Funktion als Landstadt mit Gewerbe, Markt und zahlreichen Ackerbürgern, so brachte das späte 19. Jahrhundert einen grundlegenden Wandel. Trotz der günstigen Straßenverbindungen und eines gewissen Durchgangsverkehrs hat der Handel in Bretten nie mehr als lokale Bedeutung gehabt *(H. Martin, 1956, S. 22)*. Das änderte sich auch nicht nach dem Bau der Eisenbahnlinien Bruchsal-Stuttgart (1853) und Bretten-Heilbronn (1879). Zwar begann die Einwohnerzahl bereits in den siebziger Jahren stärker zu wachsen und behielt diese Tendenz bis 1914 bei; doch die Industrialisierung, hauptsächlich von einheimischen Unternehmern getragen, setzte in größerem Ausmaß erst in den achtziger Jahren ein mit Ofenherstellung, Maschinenfabriken, Holzbearbeitung und Pinselfertigung. 1900 zählte Bretten 34 Industriebetriebe mit 581 Beschäftigten, also meist Kleinbetriebe, die im damaligen Stadtplan noch kaum auffallen. Die Industrie trat erst nach der Inflation in den zwanziger Jahren im Stadtbild stärker in Erscheinung, nachdem ihr die Stadtverwaltung die trockengelegte Talsohle an der Salzach zugewiesen hatte. Das neue Industriegebiet entstand vornehmlich durch Expansion der schon bestehenden Unternehmen, eine Entwicklung, die sich nach 1945 noch verstärkt fortsetzte. Der größte Brettener Betrieb (Großküchenanlagen, Herde) erhöhte die Zahl seiner Beschäftigten zwischen 1939 und 1960 von 40 auf 1560 Personen, ein zweites Unternehmen derselben Branche beschäftigt 680 Leute. Vier Mittelbetriebe der Feinmechanik, Elektrotechnik und Metallindustrie zählen zusammen etwa 1150 Mitarbeiter, wogegen die übrige Industrie (Kunststoffe, Preßkorken, Bekleidung, Pinsel) zurücktritt. So erweist sich Bretten heute als eine Stadt, die vorwiegend von der Industrie beherrscht wird, ohne doch die übrigen Zentralfunktionen verloren zu haben. Dennoch haben sich in den Nebenstraßen der Altstadt zahlreiche landwirtschaftliche Betriebe erhalten. Im Jahre 1960 wurden 48 hauptberuflich, 191 im Nebenerwerb betrieben. Allerdings besaßen 166 eine Betriebsfläche von weniger als 2 ha. Ist dieses Ackerbürgertum als Überrest der Vergangenheit aufzufassen, so stellt die Industrie das neue und belebende Element in der Stadtentwicklung dar. Ihr hat es Bretten vornehmlich zu verdanken, daß es noch nicht in den Pendler-Einzugsbereich von Karlsruhe (27 km Entfernung) oder Pforzheim (21 km) geraten ist. Nur 437 Berufstätige pendelten 1960 aus, 1824 dagegen ein.

Als dritte der ehemaligen Amtsstädte sei L i c h t e n f e l s beschrieben. 1248 fiel es an das Hochstift Bamberg und wurde bald Sitz eines Amtmannes. Wie Crailsheim behielt es seine politische Bedeutung bei und ist heute Kreisstadt mit zahlreichen Behörden. Obwohl der Stadt die Lage nahe dem Main zustatten kam (Flößerei, Fischerei, Büttnerei, Gerberei waren wichtige Gewerbe), konnte sie doch kaum je großen Nutzen aus dem Flußverkehr ziehen, da das Recht der Zolleinnahme meist in den Händen des Bischofs lag. Ähnlich verhielt es sich mit dem Holz des großen Lichtenfelser Forstes, für welches die Stadt Umschlagplatz war. Unter diesen Umständen vermochte Lichtenfels nur zu bescheidener Blüte zu gelangen, zumal es durch den Landesherrn kaum besonders gefördert wurde. Ja, die Erhebung des nur sieben Kilometer entfernten Staffelstein zum Markt und damit zum Konkurrenten hemmte angesichts der ebenfalls nahen Städte Burgkunstadt und Weismain und der Klöster Banz und Langheim die Stadt noch mehr in ihrer Entwicklung. So war sie im 18. Jahrhundert ein typisches Ackerbürgerstädtchen. Doch schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts bahnte sich eine kräftige wirtschaftliche Entfaltung an. Die Korbmacherei, am Obermain schon im 16. Jahrhundert bezeugt, nahm rasch an Umfang und Bedeutung zu. Hierbei wirkte sich der Bau der Eisenbahnlinien nach Bamberg und Hof, Coburg und Kronach zwischen 1846 und 1861 fördernd aus, nicht jedoch auslösend. Nach 1850 und vor allem nach 1870 ließen sich in Lichtenfels zahlreiche Korbhändler und Verleger nieder, während das Gewerbe selbst als Heimarbeit vorwiegend in den Dörfern der Nachbarschaft ausgeübt wurde.

Von den sechziger Jahren an erhielt die Stadt als Sitz mehrerer Eisenbahn- und Postbehörden und dank ihres großen Bahnhofes starken Zuzug, während die Einwohnerzahl vorher konstant geblieben war. Diese Bevölkerungszunahme setzte sich bis 1939 ziemlich gleichmäßig fort und stellt damit eine singuläre Erscheinung unter den hier behandelten Städten dar. Ähnlich wie in Crailsheim wurden Eisenbahn- und Postbedienstete ein bestimmendes soziales Element und sind es bis zu einem gewissen Grade heute noch. Die Industrie folgte dieser Entwicklung, parallel zu Crailsheim. Vorwiegend ab 1920 ließen sich bedeutendere Betriebe nieder, deren größter, der Bekleidungsbranche zugehörig, heute rund 1000 Beschäftigte zählt. Dieser Industriezweig ist vor der Korbwaren-, Polstermöbel-, Draht- und Federnherstellung der wichtigste. Lichtenfels zeigt damit gegenwärtig ein vielgestaltiges Funktionsbild: Außer der wichtigen Verkehrsstellung Behörden, Industrie, Großhandel, dazu mehr Schulen als eine durchschnittliche Stadt gleicher Einwohnerzahl aufweist (Oberrealschule, Staatliche Fachschule für Korbflechterei, Private Handelsschule, Berufsschule), ohne doch als eigentliche Schulstadt gelten zu können.

Wie die vorgenannten Amtsstädte hatte Cham als Sitz eines Landgerichts jahrhundertelang die gleiche politische Funktion inne und ist heute Sitz von Kreisbehörden. Das mittelalterliche Cham war nicht nur Gerichtsort, sondern auch wichtige Etappe auf dem Handelsweg über die Further Senke nach Böhmen und Marktort für seine Umgebung. Seit dem 16. Jahrhundert und vor allem im 18. Jahrhundert sank die Stadt wirtschaftlich mehr und mehr ab. Bis ins 19. Jahrhundert hinein behielt sie den Charakter einer Ackerbürgerstadt bei. Nichts kennzeichnet die Stagnation besser als die fehlgeschlagene Gründung einer Feinspinnerei durch die Regierung zu Beginn des vorigen Jahrhunderts. Einzig Flößerei und Holztrift brachten ähnlich wie in Lichtenfels ansehnlichere Einkünfte. Diese erhöhten sich nach dem Bau der Eisenbahnlinie von Schwandorf nach Furth im Walde (1861), welcher erheblich später (1892—1905) die Linien nach Kötzting, Waldmünchen und Straubing folgten. Der Holzhandel nahm nunmehr an Umfang zu. Stapelplätze und Sägewerke wurden errichtet, und auch die Viehmärkte erlangten zunehmende Bedeutung. Die Einwohnerzahl stieg in den siebziger Jahren und dann wieder zwischen 1890 und 1910 recht kräftig an. *J. Brunner* (1919) berichtet, daß seit etwa 1900 der wirtschaftliche Aufschwung allgemein gewesen sei, doch war die Industrie daran nur wenig beteiligt. Noch heute ist die industrielle Betätigung verhältnismäßig gering. 1960 wurden in 18 Betrieben mit jeweils zehn und mehr Personen nur wenig über 1000 Beschäftigte gezählt, wobei die Bekleidungsindustrie vor der Bettfedern- und Holzwarenerzeugung führte.

Von relativ größerem wirtschaftlichem Gewicht ist für Cham der Handel. Chams Einzugsbereich als Versorgungszentrum reicht erheblich über die Grenzen des Landkreises hinaus. Mehr noch als die Umsätze des Einzelhandels liegen die des Großhandels über dem bayerischen Landesdurchschnitt, auf ihre Weise die Bedeutung Chams als Verkehrs- und Wirtschaftszentrum verdeutlichend *(RKW, 1961, S. 26)*.

Auch Miesbach, nördlich des Schliersees im Schlierachtal gelegen, ist Kreisstadt. Zusammen mit Cham weist es unter den zwölf Beispielstädten die geringste Zahl von Einwohnern je Ladengeschäft auf, was auf einen kräftig entwickelten Einzelhandel hinweist. Erst 1918 wurde der frühere Markt zur Stadt im rechtlichen Sinne erhoben. Wohl seit seiner Gründung gehörte er zur Grafschaft Waldeck, seit 1637 Reichsgrafschaft Hohenwaldeck, die 1734 an Bayern fiel. Als Sitz gräflicher Pfleger und Richter war er politischer und wirtschaftlicher Mittelpunkt des kleinen Territoriums zwischen Schlierach- und Leitzachtal. Er zählte bis ins 19. Jahrhundert hinein nicht mehr als 600 bis 800 Einwohner. Seine Lage unweit des Alpenrandes brachte ihm einigen Handelsverkehr, vor allem auf der Straße Rosenheim-Bad Tölz; dazu kam die zentrale Marktbedeutung für ein kleines Umland. Miesbach war wohl von jeher ein Sitz von Viehhändlern und Handwerkern, und auch die Landwirtschaft war bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts vertreten, doch meist im Nebenerwerb.

1803 erhielt der Markt Landgericht und Rentamt, und damit begann seine Ent-

wicklung als Behördensitz. Vor allem nach dem Bahnbau (1861) zogen allmählich mehr und mehr Menschen nach Miesbach. In den sechziger Jahren stieg somit auch die Einwohnerzahl erstmals kräftig an, ein zweites Mal in den achtziger und neunziger Jahren und bis 1905. Der Pechkohlenbergbau, im 19. Jahrhundert immer wieder betrieben, erreichte 1902 eine Spitzenförderung von 35.000 Tonnen, blieb jedoch Episode. Die Industrie faßte nur zögernd Fuß. Lange Tradition haben das Braugewerbe und die Gerberei; dazu kamen eine Färberei, Hutfabriken und andere Kleinbetriebe weiter Branchenstreuung. Größere Bedeutung besitzt die Stadt heute noch als Markt für die ländliche Umgebung. Die Viehauktionen in der Versteigerungshalle rufen Käufer und Verkäufer auch aus den Nachbarlandkreisen herbei, und die Jahrmärkte sind noch immer gut besucht. Außer den Behörden beherbergt die Stadt mehrere Schulen (Oberrealschule, Staatliche Landfrauenschule, Almwirtschaftsschule, Berufsschule). Sie treten im Funktionsbild so stark hervor, daß man Miesbach nicht nur als Land- und Behördenstadt, sondern auch als Schulstadt bezeichnen kann, ohne daß es jedoch einen Vergleich mit Eichstätt auszuhalten vermag. Da die Bedeutung der Industrie im letzten Jahrzehnt zugenommen hat und sich auch die Nähe der Fremdenverkehrsorte Schliersee und Tegernsee auswirkt, ist eine Tendenz zur Ausweitung der Funktionen unverkennbar, wobei freilich die traditionelle Bedeutung als Landstadt überwiegt. Trotz der Nähe des Bergbauortes Hausham (5 km) und Münchens (50 km) konnte Miesbach seine selbständige wirtschaftliche Stellung bewahren, wie aus dem Überwiegen der Einpendler (651) gegenüber den Auspendlern (377) ersichtlich ist.

Wie Miesbach war Buchloe jahrhundertelang Markt, ehe es 1954 den Titel einer Stadt zugesprochen erhielt. Ähnlich Lichtenfels war es Sitz eines hochstiftischen Amtes gewesen, in diesem Falle aber im augsburgischen Mittelschwaben. Beide Siedlungen sind sich nach Bild und Entwicklung sehr unähnlich. Denn Buchloe trug wohl niemals typisch kleinstädtische Züge, selbst wenn im 14. Jahrhundert mehrmals von einer Stadt Buchloe geschrieben wird. Sein sogenannter innerer Markt, aus dem die heutige Stadt hervorgegangen ist, zeigt noch immer bäuerliches Gepräge. Zwar lag Buchloe an dem wichtigen Kreuzungspunkt der Straßen von Augsburg nach Füssen und der Salzstraße Landsberg-Memmingen und besaß eine Poststation; doch erwiesen sich diese Lagevorteile lange als wirkungslos. Trotz des Amtssitzes blieben die städtischen Funktionen, die vor allem aus dem 1354 verliehenen Marktrecht bestanden, kümmerlich. Die Konkurrenz der nahen Städte Landsberg, Kaufbeuren und Memmingen war wohl das stärkste Hemmnis.

Einen völligen Wandel der Situation Buchloes rief die Eröffnung der Eisenbahnlinien Augsburg-Kaufbeuren, München-Buchloe und Buchloe-Memmingen (1847—1874) hervor, die sich einen Kilometer westlich des alten Marktes kreuzen. Der Ort begann zunächst langsam gegen den Bahnhof hin zu wachsen. Aber erst um die Jahrhundertwende stieg die Einwohnerzahl kräftig an, stagnierte zwischen den Weltkriegen und verdoppelte sich zwischen 1939 und 1959, zeigte also eine stoßweise Zunahme. Wie in Crailsheim und Lichtenfels erreicht die Zahl der Bahn- und Postbediensteten einen beträchtlichen Anteil an der Bevölkerung. Die gesamte wirtschaftliche Struktur veränderte sich zusehends: Waren 1900 noch 128 landwirtschaftliche Betriebe vorhanden, so sind es gegenwärtig (1961) nur mehr etwa 75. In der gleichen Zeit wuchs die Zahl der Industriebetriebe von einem auf 20. Der größte davon, ein Butter- und Käsewerk, beschäftigt etwa 300 Personen, die übrigen (Fleischwaren, Textilien, Gablonzer Schmuckwaren) blieben klein. Ist somit die Industrie nicht allzu bedeutend, so konnte sich Buchloe doch eine zentrale Stellung in seinem Umland schaffen. Auf den agrarischen Charakter dieses Einzugsgebietes weisen die drei landwirtschaftlichen Lagerhäuser hin, noch mehr die vor einigen Jahren erbaute Schwabenhalle. In ihr finden jährlich sieben bis acht Viehauktionen statt, die aus dem gesamten Regierungsbezirk Schwaben und dem angrenzenden Oberbayern besucht werden. Überdies bietet sie bei Sportmeisterschaften und Modeschauen rund 1500 Zuschauern Platz.

Buchloe, an dessen frühere politische Funktion noch heute das Amtsgericht erinnert, verdankt seine gegenwärtige Stellung und seinen städtischen Charakter ausschließlich seiner Verkehrslage. Neuerdings beherbergt es aber nicht nur Ein-

richtungen der Wirtschaft und des Verkehrs, sondern auch eine Mittelschule, ein Krankenhaus und ein Altersheim. Diese Institutionen besitzt es, weil die Kreisstadt Kaufbeuren kreisfrei ist und daher zahlreiche, eigentlich ihr zustehende Einrichtungen in Buchloe lokalisiert sind. Die Stadt konnte also ihre Funktionen ausweiten, blieb aber primär Verkehrsknotenpunkt.

Während in den bisher besprochenen Städten, von Eichstätt abgesehen, das Relief der Bebauung keine ernsthaften Hindernisse entgegenzusetzen vermochte, weist Triberg im Schwarzwald eine extreme Tallage auf. Der Höhenunterschied innerhalb des Stadtgebietes beträgt nicht weniger als 170 Meter. Zudem ist die weite Verzweigung der Stadt in den Tälern der Gutach, der Schonach, des Nußbachs und des Prisenbaches vom Relief vorgeschrieben.

Tribergs Bedeutung als Marktort und Mittelpunkt der gleichnamigen, seit 1355 zu Vorderösterreich gehörigen Herrschaft war von jeher durch die topographischen Verhältnisse beschränkt. Trotzdem zogen vor allem die Jahrmärkte noch im 19. Jahrhundert Besucher bis aus Villingen und Wolfach an. Verstärkt wurde die zentrale Stellung der Stadt durch die Wallfahrt zur Gnadenkirche Maria in der Tanne, die Ende des 17. Jahrhunderts begann und bald jährlich zehntausende von Pilgern, auch aus dem Elsaß und Tirol, anlockte. Diese Wallfahrten währten bis ins vorige Jahrhundert hinein und bewirkten eine kräftige Förderung der Triberger Wirtschaft, vor allem des Einzelhandels. Schon im 17. Jahrhundert ist das Hausgewerbe nachweisbar, namentlich Strohflechterei, Glasbläserei und Uhrenherstellung. Mit dem Aufschwung der Uhrenindustrie nach dem großen Stadtbrande von 1826 begann die jüngere Entwicklung der Stadt. Sie ist am zunächst langsamen, Ende der sechziger Jahre und um die Jahrhundertwende aber sehr kräftigen Wachsen der Einwohnerzahl abzulesen. Sie wurde durch den Bau der Schwarzwaldbahn (1873) entschieden gefördert, welche nunmehr auch den Strom des Fremdenverkehrs nach Triberg leitete. Damit sind die beiden heutigen Hauptfunktionen der Stadt bereits umrissen. Die Industrie umfaßt eine ansehnliche Zahl von Mittel- und Kleinbetrieben, die im Stadtbild verhältnismäßig wenig hervortreten. Die Metallindustrie mit Schrauben-, Drehteil-, Werkzeug- und Drahtfabrikation und die Uhrenindustrie mit ihren Zulieferern bestimmen die gewerbliche Wirtschaft. Unmittelbar an die früher wasserkraftorientierte Industrie anschließend, reihen sich an der Hauptstraße Gasthöfe und Hotels. Die Zahl der Übernachtungen beträgt im Jahre an die 100.000, dazu kommt im Sommer der überaus rege Durchgangsverkehr. Beide Funktionen stellen, wenn man das Hausgewerbe in Betracht zieht, eine kräftige Wiederbelebung alter Traditionen dar. Dagegen ist Tribergs Stellung als Marktort der Umgebung und Sitz von Behörden durchaus zweitrangig geworden. Amtsgericht, Notariat, Grundbuchamt und Forstamt sind nur mehr Relikte, nachdem 1924 das Bezirksamt aufgelöst wurde. Dafür gewann die Stadt durch Gymnasium und Berufsschule ein gewisses schulisches Einzugsgebiet hinzu.

Wurde Triberg als die Stadt mit der ungewöhnlichsten topographischen Lage unter den zwölf Beispielen vorgestellt, so ist Hofheim im unterfränkischen Haßgau als kleinste unter ihnen zu nennen. Ihre abseitige Lage zu den bedeutenden Verkehrswegen, die mangelnde Förderung durch das Hochstift Würzburg, die wiederholten Kriegskontributionen lähmten nicht nur die Wirtschaft der Stadt, sondern brachten sie auch an den Rand des finanziellen Ruins. Nichts ist hierfür bezeichnender als der Verkauf des Rathauses an den Staat im Jahre 1854, wogegen zu niedrigem Preis ein Gasthaus angekauft wurde, das abseits des Marktplatzes lag.

Erstmals 1576 als Stadt genannt, bestand die Aufgabe Hofheims darin, Amtssitz und Marktort für die nächste Umgebung, den Haßgau, zu sein. Das Gewerbe war wohl stets auf die Befriedigung des lokalen Bedarfs beschränkt. Zwar betrieb man bis ins 19. Jahrhundert die Hausweberei, doch war landwirtschaftlicher Nebenerwerb allgemein verbreitet. Die Einwohnerzahl sank zwischen 1871 und 1890 von 986 auf 875 und stieg von da an bis 1939 sehr langsam. Die Eisenbahnverbindung mit dem Maintal brachte keinen nachhaltigen Aufschwung, eher noch die Errichtung des Landkreises Hofheim im Jahre 1900 mit dem Einzug neuer Behörden.

Eine Änderung in der Situation Hofheims ergab erst der moderne Straßenverkehr. In der Stadt laufen nicht weniger als sechs Landstraßen zusammen, darunter die wichtige Verbindungsstraße Schweinfurt-Coburg. Gerade durch den Kraftverkehr erhielt Hofheim trotz der scharfen Konkurrenz der genannten Mittelstädte neue Impulse in seiner Zentralität, vor allem dank seiner Eigenschaft als Behördensitz. Die Bevölkerungsabwanderung, welche nach 1950 in vielen kleinen Städten einsetzte, die den Heimatvertriebenen nur ungenügende Erwerbsmöglichkeiten boten, zwang Hofheim geradezu zur Industrieansiedlung. Zwar war schon gegen Ende des vorigen Jahrhunderts eine Eisengießerei und Maschinenfabrik errichtet worden, doch wurde sie später in eine Landmaschinengroßhandlung umgewandelt. Erst neuerdings ließ sich eine Spielwarenfabrik in Hofheim nieder, dazu im Jahre 1960 zwei Textilbetriebe mit jeweils etwa 80 Beschäftigten. Spielt somit die Industrie noch keine erhebliche Rolle, so hat sie doch eine Entwicklung eingeleitet, die sich auch in anderen neuen Einrichtungen äußert: Im Bau eines Gebäudes für eine künftige Mittelschule, in zahlreichen Ladenum- und -ausbauten und in zwei hochmodernen Cafés, die ihre Existenz der Zunahme des Wochenendausflugsverkehrs aus Coburg und Schweinfurt verdanken.

C. Fördernde und hemmende Faktoren der Stadtentwicklung

Nach diesem Überblick über die individuelle Entwicklung der Beispielstädte muß versucht werden, Ordnung in die verwirrende Vielfalt der Erscheinungen zu bringen. Dieses Bestreben spitzt sich auf die Frage zu, ob unter den zwölf Beispielen gemeinsame Linien der Entwicklung festzustellen sind oder ob sich diese regellos und zufällig vollzogen hat. Mehrmals sind ja Parallelen wie Divergenzen schon angedeutet worden.

Zunächst ist es notwendig, sich die Situation zu vergegenwärtigen, welche in unseren Städten vor Beginn ihrer jungen Entwicklung herrschte, d. h. im allgemeinen um 1800 und im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts. In allen ist ein Darniederliegen städtischen Lebens festzustellen, ein Zustand der Erstarrung in alten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Formen. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, waren sie Ackerbürgerstädtchen, d. h. die Landwirtschaft als bürgerlicher Nebenerwerb war allgemein verbreitet, zumal in kleineren Städten, worauf auch *F. Lütge* (1960, S. 371) hinweist. Zu den genannten Ausnahmen zählten Eichstätt, das nach *E. Herzog* (1949/51) niemals typische Ackerbürgerstadt war, und Triberg, dessen Lage im engen Gutachtal Landwirtschaft in ansehnlicherem Ausmaß nicht zuließ.

Die neue Entwicklung erfaßte diese stagnierenden städtischen Siedlungen nicht gleichzeitig und gleichmäßig. Nimmt man das kräftige Ansteigen der Einwohnerzahlen als Index für ihren Beginn, so läßt sich für die zwölf Beispielstädte eine Streuung von etwa 1840 (Isny) und 1852 (Säckingen) bis zirka 1946 (Eichstätt, Hofheim) erkennen, um nur die äußersten Daten zu nennen.

Zu den die neue Entwicklung fördernden Momenten zählt in erster Linie der Verkehr. Die Eisenbahn als neues Verkehrsmittel ging zunächst von den damaligen großen Städten aus. Es entstand ein völlig verändertes Verkehrssystem. Eine Stadt mußte ohne Eisenbahnanschluß auf die Dauer wirtschaftlich ins Hintertreffen geraten. Daraus wird das

hartnäckige Bemühen vieler kleiner Städte im vorigen Jahrhundert um eine Eisenbahnverbindung verständlich. Gerade die meisten kleineren Städte wurden aber verhältnismäßig spät angeschlossen, sofern sie nicht von vornherein an einer Hauptlinie lagen oder, wie Crailsheim, Lichtenfels und Buchloe, Eisenbahnknotenpunkte wurden. Als erste der zwölf Beispielstädte erhielt Lichtenfels eine Eisenbahnverbindung im Jahre 1846. Der Ausbau seines Bahnhofes wirkte sich unmittelbar auf das Wachstum der Stadt aus. Dies gilt auch für Buchloe (1847) und Crailsheim (1866). In Cham (1861) und Miesbach (1861) übte der Anschluß eher mittelbare Wirkungen auf die städtischen Funktionen aus, was in weniger augenfälligem Ausmaß überall gilt. Der Kraftfahrzeugverkehr auf den Straßen brachte abermals Änderungen in der Verkehrslage. Da er sich auch auf die kleineren, schon bestehenden Zentren ausrichtete, konnten einige bisher verkehrsentlegene Kleinstädte, wie Isny und Hofheim, von ihm kräftig profitieren.

Der nächst wichtige Förderer städtischen Wachstums ist die Industrie. Isny erlebte seine Industrialisierung in zwei Wellen, nämlich vor 1840 und nach 1945, Säckingen und Triberg ebenfalls um 1840. Mit etwa 40 Jahren Rückstand folgten Bretten, kurz vor dem ersten Weltkrieg Windsheim. Die Industrieansiedlung setzte meist unabhängig von den neuen Verkehrsverbindungen ein, wurde durch sie aber sehr gefördert. Auf diese Wirkung hat auch *Th. Kraus* (1956, S. 52) am Beispiel Euskirchens hingewiesen. Daß die Industrie nach wie vor als belebender Faktor der kleinstädtischen Wirtschaft betrachtet werden muß, belegen die Beispiele Hofheim und Eichstätt.

Im Gegensatz zur Industrie ist der Fremdenverkehr in einer echten Stadt wohl meistens nur ein zweitrangiger Förderer städtischer Entwicklung, wenn man von ausgesprochenen Fremdenverkehrs- und Badestädten absieht. Er kann freilich, wie die Beispiele Triberg, Isny, Säckingen und Windsheim zeigen, durchaus neue Impulse geben. Die Einrichtung neuer, wichtiger Behörden ist noch mehr geeignet, die zentralen Funktionen einer Stadt zu vermehren und zu stärken. In Miesbach und Hofheim, die hierfür als Beispiele dienen mögen, lassen sich diese Wirkungen freilich schwer isolieren. Aus dem Beispiel Windsheim geht hervor, daß die Bedeutung von Behörden und anderen öffentlichen Institutionen für die Kleinstadt nicht zu unterschätzen ist. Aus dieser Sicht lassen sich auch schwerwiegende Argumente gegen eine allzu schematische Verwaltungsvereinfachung vorbringen.

Näher an die aufgeworfene Frage, warum gerade die heutigen Kleinstädte so klein geblieben sind, führt die Betrachtung jener Faktoren heran, welche die städtische Entwicklung hemmten. Sie sind oft schwieriger zu erfassen als die fördernden Momente, vor allem dort, wo sie inzwischen verdeckt wurden. Sicher liegt im Verlust einer einzelnen Funktion schon eine hemmende Tendenz. Wie sie sich auswirkt, hängt von ihrem Anteil an den gesamten jeweiligen städtischen Funktionen ab. Solche Funktionsverluste erlitten Bretten, Windsheim und Triberg durch Auflösung bzw. Verlegung von Behörden. Aber auch im Aufhören des Flußverkehrs auf Rhein, Main und Regen lag für Säckingen, Lichtenfels

und Cham eine ähnliche Tendenz. Die Entwicklung der genannten Städte ist jedoch über diese Hemmnisse hinweggegangen. Sie sind heute um so weniger spürbar, je weiter sie zurück liegen und je besser die Anpassung an die neuen Gegebenheiten gelang, je stärker also andere Funktionen zum Ausgleich entwickelt wurden. Ganz anders ist es, wenn eine einstmals völlig beherrschende Funktion zu bestehen aufhörte, wie dies in Eichstätt der Fall war. Eichstätt war seinem ganzen Wesen nach eine bischöfliche Residenzstadt, als ihm die Säkularisation diese Funktion nahm. Sie lebt zwar heute noch in der Physiognomie fort; dahinter aber verbergen sich Ausgleichsfunktionen: Diözesanverwaltung, Landkreisbehörden und die zahlreichen Schulen konnten vor allem die wirtschaftliche Bedeutung der früheren Residenz nicht ersetzen. Die geistliche und geistige Zentralität blieb voll erhalten, vermochte aber von sich aus nicht, eine neue Entwicklung der Stadt einzuleiten.

Ein anderes Hemmnis trifft gerade auch für Eichstätt zu: die topographische Lage. Die Enge des Altmühltales und die relative Breite der hochwassergefährdeten Talaue zwangen dazu, die Stadt in die Länge zu bauen, die heute schon fast fünf Kilometer beträgt. Noch mehr ist Triberg durch seine Tallage beeinträchtigt. Es kann hier stellvertretend für viele Städte im Schwarzwald und den übrigen Mittelgebirgen stehen, denen eine großzügige Ausdehnung von vorneherein verwehrt ist.

In engem Zusammenhang mit der topographischen Lage stehen Gunst oder Ungunst für den Verkehr. Hier ist freilich einzuschränken, daß eine günstige Verkehrslage nicht allein von den Geländeverhältnissen abhängt. Sie beruht ebenso auf der Bildung und Verteilung wirtschaftlicher Kernräume, auf Grenzziehungen und auf rechtlichen wie machtpolitischen Eingriffen des Territorialherrn bzw. der Staatsgewalt. Die Verkehrsgunst muß das Wachstum einer Stadt durchaus nicht nachhaltig fördern. Das erweist sich an den Beispielen Crailsheim, Bretten und Buchloe vor der Erbauung der Eisenbahn. Aber auch trotz der günstigen Eisenbahn- und Straßenverbindungen sind diese Städte, auch Lichtenfels, relativ klein geblieben. Andererseits hat die Bedeutung von Isny und noch mehr die von Hofheim im vergangenen Jahrhundert sehr unter der abseitigen Lage gelitten. Bei Isny kam zu Beginn des 19. Jahrhunderts hinzu, daß es unmittelbar an der Grenze Württembergs gegen Bayern liegt. Dort fielen zwar schon 1828 die Zollschranken, doch haben sich innerdeutsche Landesgrenzen bis in die jüngste Vergangenheit bemerkbar gemacht[3]. Weit ungünstiger hat sich, wie schon erwähnt, die Grenzlage für Säckingen ausgewirkt, wurde es doch seines alten Einzugsgebietes beraubt.

Alle diese Faktoren können auf die Entwicklung einer Stadt hemmend einwirken. Warum sie aber Kleinstadt geblieben bzw. geworden ist, kann daran nicht hinreichend geklärt werden.

Die folgende Feststellung *R. Gradmanns* (1914, S. 52) ist am ehesten geeignet, die unterschiedliche Entwicklung der Städte im 19. Jahrhundert zu erhellen: „Die bestehenden Verhältnisse der relativen Stadtgröße

[3] Dies hat *P. Gluth* (1958, S. 147) am Beispiel Dinkelsbühl gezeigt, dessen Einzugsbereich durch die bayerisch-württembergische Landesgrenze im Westen sehr eingeengt wird.

wurden keineswegs einer grundstürzenden Umwälzung unterzogen, sie wurden vielmehr aufs neue fixiert und die Gegensätze nur noch verschärft". Wenn auch heute von einer Verschärfung der Gegensätze zwischen großen und kleinen Städten nicht mehr in dieser Verallgemeinerung gesprochen werden kann, so ist doch die Fixierung früherer Verhältnisse nicht von der Hand zu weisen. Das schließt natürlich nicht aus, daß ehemals kleine städtische Siedlungen sehr groß geworden sind und andere an relativer Größe abnahmen, wie Eichstätt. In jedem dieser Fälle liegen aber bestimmte, besonders stark fördernde oder hemmende Faktoren vor, die ohne weiteres zu erkennen sind. Für die große Masse der Durchschnittsstädte gilt dagegen, daß in ihren heutigen Größenverhältnissen oft weit zurückliegende historische Einflüsse noch immer wirksam sind. Diese können sogar im Zeitpunkt der Stadtgründung liegen. Verschiedene Autoren haben darauf hingewiesen, daß, im Durchschnitt gesehen, gerade die kleinsten Städte jüngerer Entstehung sind und oft von Anfang an weniger günstige Verkehrslagen aufweisen als die großen (*R. Gradmann,* 1914, S. 35; *F. Schrader,* 1922, S. 12, *C. Haase,* 1958, S. 28).

Zusammenfassend läßt sich also feststellen: Die Anpassung der Beispielstädte an die veränderten Daten der Wirtschaft und des Verkehrs vollzog sich zeitlich wie räumlich höchst unterschiedlich, gewissermaßen selektiv. Dabei wirkten Einflüsse von innen, aus der Stadtbevölkerung und ihren Traditionen, wie von außen, aus der umgebenden Landschaft und von seiten der Staatsgewalt mit. In einzelnen Städten ist diese Anpassung heute noch nicht vollzogen, so in Eichstätt.

Alle Anzeichen sprechen dafür, daß die skizzierte neue städtische Entwicklung darauf hinausläuft, die Kleinstädte mit vielfältigeren Funktionen anzureichern. Diese Tendenz zur Multifunktionalität konnte für die meisten Beispielstädte nachgewiesen werden. Sie äußert sich in einer Stärkung der kulturellen Mittelpunktsfunktionen durch die Gründung von Berufs-, Mittel- und Höheren Schulen, vor allem aber in der Ansiedlung neuer Industrien, welche die Zentralität mittelbar stärken, und schließlich auch in einer Förderung und Zunahme des Fremdenverkehrs[4]. Allein die Institutionen der Verwaltung lassen sich nicht beliebig verpflanzen oder vermehren. Sie beruhen auf organisatorischen Maßnahmen von außen, sind häufig historisch bedingt und festgelegt und nicht unmittelbar vom Bedarf abhängig. Immerhin verfügen auch die meisten Kleinstädte, die nicht Kreisstädte sind, über Nebenstellen der Arbeitsämter und Ortskrankenkassen, die beweglichsten Einrichtungen öffentlich-rechtlichen Charakters, oft auch über Notariate und Amtsgerichte als Nachfolger der alten Ämter oder Landgerichte (Bretten, Windsheim, Triberg, Buchloe). In manchen Städten werden dazu periodische Behördensprechtage abgehalten, zumal dann, wenn die Verkehrsverbindungen zur Kreisstadt dürftig sind (Windsheim, Isny).

Sieht man von der Verwaltung ab, so schälen sich relativ wenig

[4] Aus fast allen hier genannten Städten liegen Fremdenverkehrsprospekte vor, was sicher kein bloßer Zufall ist.

unterschiedliche Kombinationen kleinstädtischer Funktionen heraus. Sie werden von Versorgungsgewerben aller Art, Berufs-, Mittel- und Höheren Schulen, Krankenhäusern, der Industrie und einem gewissen Fremdenverkehr verkörpert, wobei die Gewichtung unterschiedlich sein kann. Es scheint, daß sich in der aufgezeigten Entwicklung eine zunehmende funktionale Uniformität der Kleinstädte abzeichnet. Sie steuern somit auf ein Stadium hin, das, wie oben ausgeführt, um 1800 auf völlig anderer Grundlage schon einmal vorhanden war.

D. Die Bevölkerungsentwicklung

Die Einwohnerzahlen sind, wie im einleitenden Kapitel schon festgestellt wurde, der einfachste und allgemeinste Index für die Entwicklung einer Stadt. In ihrer historischen Folge sind sie weit aussagekräftiger als bei statisch vergleichender Betrachtung, vorausgesetzt, daß keine Meßstörung vorliegt. Solche Meßstörungen gehen auf Eingemeindungen ehemals selbständiger, nahegelegener Orte zurück. Auch einige der Beispielstädte weisen derartige Unstetigkeiten in der Entwicklung der Einwohnerzahlen auf. Die zugrunde liegenden Eingemeindungen[5] erfaßten jedoch zumeist Ortschaften, die nach Lage und innerer Struktur schon ganz oder teilweise Bestandteile der eingemeindenden Städte waren.

Der Darstellung der Bevölkerungsentwicklung in Fig. 1 (S. 32) liegen die Einwohnerzahlen des Jahres 1840 zugrunde. Zu jener Zeit waren die meisten Kleinstädte vom allgemeinen Städtewachstum noch nicht oder nur in geringem Ausmaß erfaßt. Zudem waren die Zahlen von 1840 für die meisten Beispielstädte greifbar, jene von 1800 dagegen nur für einige wenige. Auch wenn man letztere vergleichsweise als Grundlage verwendet, ergeben sich in Fig. 1 keine Abweichungen von den großen Zügen der Entwicklung.

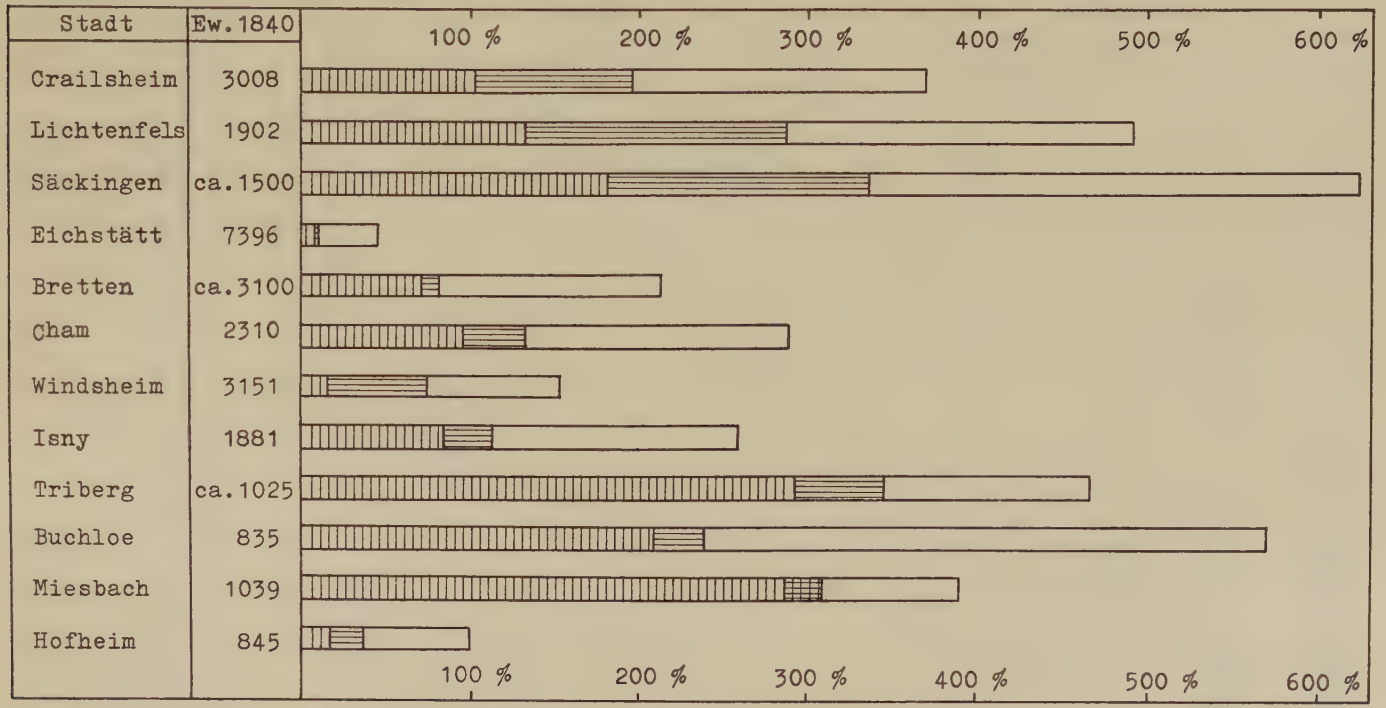
Die Zeit von 1840 bis 1959 wurde in drei Perioden aufgegliedert. Die erste umfaßt die Zeit von 1840 bis 1910, also bis kurz vor dem ersten Weltkrieg, der fast überall einen deutlichen Einschnitt markiert. Der zweite Zeitraum währt von 1910 bis 1939, der letzte von 1939 bis 1959. In ihm schlägt sich vor allem die jüngste Nachkriegsentwicklung nieder. Für diese drei Abschnitte wurde jeweils die prozentuale Steigerung der Einwohnerzahlen ermittelt, wobei die Zahl des Jahres 1840 als feste Basis diente. Dieses Verfahren bietet den Vorteil, nicht nur einen Vergleich zwischen den einzelnen Städten, sondern auch zwischen den einzelnen Perioden je Stadt zu ermöglichen. Freilich ist hierbei zu berücksichtigen, daß die einzelnen Zeitabschnitte verschieden lang sind. Abschnitt I umfaßt 70 Jahre, Abschnitt II dagegen 29 Jahre und Abschnitt III nur 20 Jahre. Das Verhältnis ihrer Dauer beträgt also 7 : 3 : 2.

Fig. 1 zeigt aber, daß diese Unterschiede das Ergebnis wenig beeinträchtigen. Zunächst fallen die erheblichen Differenzen in der Gesamt-

[5] Es waren dies: Isny (Katholische Vorstadt 1911), Lichtenfels (Burgberg 1929, Oberwallenstadt 1959), Säckingen (Obersäckingen 1935), Crailsheim (Altenmünster und Ingersheim 1940), Cham (Katzberg 1946).

Fig. 1

Die Einwohnerentwicklung der zwölf Beispielstädte seit 1840, aufgegliedert nach den Abschnitten I (1840-1910), II (1910-1939) und III (1939-1959)



Zeichenerklärung:

Bevölkerungszunahme von 1840 bis 1910
" " 1910 " 1939
" " 1939 " 1959

in % der jeweiligen Zahl von 1840

entwicklung der einzelnen Städte auf. Während die Einwohnerzahl Eichstätts von 1840 bis 1959 nur um 46% zunahm, erhöhte sich die Säkkingens in der gleichen Zeit um rund 625%. Ist hier keinerlei Regelmäßigkeit zu erkennen, so ist dies bei einem Vergleich der einzelnen Zeitabschnitte anders. So weisen neun der zwölf Städte zwischen 1910 und 1939 das geringste, zehn jedoch im Abschnitt III das stärkste Wachstum auf. Das ist um so bemerkenswerter, als ja gerade der letzte Abschnitt der kürzeste ist. Da zudem die Einwohnerentwicklung zwischen 1939 und 1945 stagniert haben dürfte, ist sie in den meisten Beispielstädten in den 15 Jahren von 1945 bis 1959 ganz besonders kräftig vorangeschritten. Nur die Städte Triberg und Miesbach bilden hiervon Ausnahmen, was kurz erläutert werden soll.

Für Triberg ist die Lage im engen Gutachtal bereits als hemmender Faktor genannt worden. Das leicht bebaubare Areal, vor allem das für die Anlage von Industriewerken geeignete in den Talgründen, war verhältnismäßig früh besetzt. So mußte die junge Bebauung zunehmend auf die bewaldeten Hänge zurückgreifen, für welche der Erschließungsaufwand sehr hoch ist. Daher hat sich die Bevölkerungszunahme relativ früh verlangsamt.

Ist also die Bevölkerungsentwicklung in Triberg durch die gegebenen Reliefverhältnisse beeinträchtigt worden, so beruht diese Erscheinung in Miesbach auf der Kleinheit der Gemarkungsfläche, die nur 212 Hektar mißt. Bereits in den dreißiger Jahren mußten deshalb neue Wohnsiedlungen auf dem Boden der Nachbargemeinden Hausham und Parsberg errichtet werden. Während die Einwohnerzahl Miesbachs zwischen 1910 und 1939 sogar sank, stiegen die der genannten Gemeinden an. Diese gegenläufige Entwicklung ließ sich auch nach 1946 erkennen.

Die Untersuchung ergibt also: Fast alle Beispielstädte verzeichneten im Abschnitt III, genauer seit 1945, verstärktes Bevölkerungswachstum. Nur dort, wo natürliche Verhältnisse oder Verwaltungsgrenzen Schranken setzten, gleichzeitig aber auch die Industrie oder andere Faktoren verhältnismäßig früh die Entwicklung stimulierten, liegt dieses starke Wachstum länger zurück.

Die Hauptursache für das rasche Wachstum der Kleinstädte nach 1945 ist in dem Zustrom an Heimatvertriebenen und Flüchtlingen zu suchen. Das kommt in den Zahlen der Einwohnerentwicklung klar zum Ausdruck. Ob sich dieser Vorgang in allen Stadtgrößenklassen gleich stark auswirkte oder speziell die Kleinstädte daraus Nutzen zogen, soll im Kapitel IV dieser Arbeit näher erörtert werden. Auf jeden Fall dürfte der ungewöhnliche Entwicklungssprung eine in erster Linie für deutsche Kleinstädte bezeichnende Erscheinung sein, da die wenigsten anderen Staaten eine ähnliche Bevölkerungsverdichtung innerhalb weniger Jahre erfuhren.

E. Das bauliche Bild der Beispielstädte als Ausdruck ihrer Entwicklung

Neben der Einwohnerzahl ist das bauliche Gefüge einer Stadt, in seinem Werden betrachtet, der sichtbarste Ausdruck städtischer Entwicklung. Im Alter und Baustil der Häuser, im Reichtum oder in der Schlichtheit der Fassaden, im verwendeten Baumaterial und im Wirtschaftszweck der Gebäude, vor allem aber in der Verbreitung und Anordnung aller dieser baulichen Elemente schlägt sich das Schicksal einer Stadt nieder. Daher zeigt der Aufriß einer Stadt primär individuelle Züge. Dennoch ist zu fragen, ob nicht auch im äußeren Bild der Beispielstädte Gemeinsamkeiten erkennbar sind. Dieser Aspekt wurde bei der Darstellung der städtischen Funktionen bewußt unberücksichtigt gelassen. Er soll nun zusammenhängend in aller gebotenen Kürze behandelt werden.

Zunächst sei hervorgehoben, daß ein Vergleich der Städte in den Einzelheiten ihrer baulichen Gestaltung nicht möglich ist. Ein solcher Versuch würde vornehmlich die Individualität jeder einzelnen Siedlung hervorkehren; zudem wären die Unterlagen dafür in manchen Städten nur dürftig. Daher muß nach einem möglichst allgemeinen und vergleichbaren Kriterium gesucht werden, das eine großzügige Gliederung des Baubestandes zuläßt. Haustypen und Baustil der Häuser, ebenso die Geschoßzahl und das Baumaterial erweisen sich hierfür als ungeeignet, kommen doch in ihnen die Einflüsse der umgebenden Kulturlandschaft wie die Besonderheiten der jeweiligen städtischen Entwicklung zum Ausdruck. Vielmehr erweist sich eine Gliederung nach der *Anordnung der Häuser zueinander* als zweckmäßig. Sie erfüllt die Erfordernisse der Allgemeingültigkeit und der Vergleichbarkeit viel besser als die von Mode, Geschmack und behördlichen Vorschriften stark beeinflußten Merkmale des Baustils, des Baumaterials und der Stockwerkszahl. Bei der Aufnahme des Baubestandes ist demgemäß zwischen vorwiegend geschlossener und vorwiegend offener Bebauung unterschieden worden. Dazu wurde das Bild der Straßenfront zugrunde gelegt.

Für sich allein betrachtet, sagt freilich eine derartige Gliederung nicht viel. Deshalb haben wir versucht, den schon genannten historisch-genetischen Aspekt einzubeziehen, d. h. das Alter der Bebauung zu berücksichtigen. Damit wird auch eine Parallelisierung mit der Entwicklung der Einwohnerzahl ermöglicht. Auf den Karten 1, 3, 5, 7 und 9 ist lediglich nach vorwiegend geschlossener und vorwiegend offener Bebauung unterschieden worden, um das Kartenbild nicht zu überladen.

Es ist also zu gliedern:

1. in vorwiegend geschlossene Bebauung. Sie umfaßt hauptsächlich
   a) die ehemals ummauerten Altstädte;
   b) die Mehrzahl der alten, schon zu Beginn des vorigen Jahrhunderts bestehenden Vorstädte, die häufig in die Ummauerung einbezogen waren;
   c) einen Teil der Vorstädte des 19. Jahrhunderts, worunter zusammenfassend die Zeit von etwa 1800 bis 1914 verstanden werden soll;

2. in vorwiegend lockere Bebauung, nämlich
   a) die restlichen alten Vorstädte und den übrigen Teil der Vorstädte des 19. Jahrhunderts;
   b) die zumeist nach 1918 entstandenen Wohnsiedlungen der äußeren Stadtteile (von den eigens kartierten Industrieanlagen wird dabei abgesehen).

1. Stadtgebiete mit vorwiegend geschlossener Bebauung

Geschlossene Bauweise[6] herrscht in der Regel in den Altstädten, die sich deutlich vom übrigen Stadtgebiet abheben. Ausnahmen bilden nur Miesbach und Buchloe. Beide lassen in ihren alten baulichen Kernen den locker angelegten Markt erkennen. In Miesbach ist dort zwar — vor allem um die beiden Stadtplätze — die Bebauung recht dicht, als eigentlich geschlossen kann man sie jedoch kaum bezeichnen. Buchloes sogenannter innerer Markt ist nach Grundriß und Aufriß den schwäbischen Märkten mit ausgesprochen dörflicher Anlage zuzurechnen (*M. Recknagel,* 1927, S. 80 f.). Die Gehöfte stehen einzeln und lassen allenfalls in ihrer Größe eine Steigerung zur Mitte hin erkennen. In beiden alten Ortskernen überwiegt zudem das nur wenig abgewandelte Bauernhaus der Umgebung im Hausbestande bei weitem. Immerhin ist neuerdings in Buchloe eine Verdichtung der Bebauung festzustellen. Sie setzt aber nicht im alten dörflichen Ortskern ein, sondern an der Bahnhofstraße, die heute als Hauptgeschäftsstraße dient. Diese ist vorwiegend von isoliert stehenden Häusern aus der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts gesäumt, die allmählich von Neu- und Umbauten verdrängt werden. Die meisten dieser neuen Gebäude wurden unmittelbar aneinander gebaut, so daß die Straße bereits kurze Abschnitte geschlossener Bebauung aufweist. Dieser Vorgang wird vor allem durch die Stadtplanung gesteuert. Sie strebt nämlich eine geschlossene Bebauung an, um der Bahnhofstraße ein „städtischeres Aussehen" zu geben[7]. Eine solche Tendenz zur baulichen Verdichtung von Geschäftsstraßen läßt sich auch in anderen Städten erkennen[8]. In ihr kommt nicht nur eine Anknüpfung an die städtebauliche Tradition zum Ausdruck, sondern vor allem die Notwendigkeit, den beschränkten und daher teueren Baugrund im zentral gelegenen Geschäftsgebiet möglichst wirtschaftlich und lückenlos zu nutzen. Insofern wohnt dieser Art baulicher Verdichtung beinahe eine Gesetzmäßigkeit inne.

In Windsheim und Hofheim sind ehemals ummauerte Altstadt und Gebiet geschlossener Bebauung identisch, während die übrigen Beispielstädte ein komplexeres Erscheinungsbild bieten. An die eigentlichen Alt-

[6] Unter „geschlossener Bauweise" soll hierbei „vorwiegend geschlossene Bauweise" verstanden sein. Entsprechendes gilt für den Ausdruck „offene Bauweise".

[7] Laut freundlicher Auskunft der Stadtverwaltung Buchloe.

[8] Beispiele hierfür sind Burghausen, wo in der Neustadt ein zweites Geschäftszentrum entstanden ist, das sich in wenigen Jahren stark verdichtet hat; ferner die Neusiedlung Waldkraiburg, deren „Marktplatz" bereits zum Teil geschlossen bebaut ist.

städte schließen sich ältere Vorstädte in vorwiegend geschlossener Bauweise an. Ihre größte Ausdehnung erreichen diese in Eichstätt, wo sie altmühlauf- und abwärts sowie in das Buchtal und gegen die steilen Talhänge hin ausfingern. Auf einem Stich von Merian aus dem Jahre 1627 sind sie bereits fast vollständig ausgebildet[9]. Zwar unterscheiden sie sich physiognomisch durch geringere Stockwerkszahl und die Bescheidenheit ihrer Fassaden von den reich geschmückten Bürger- und Klerikerhäusern der eigentlichen Altstadt, doch bilden sie mit dieser einen weithin einheitlich geschlossenen Baubestand.

Ähnlich alte Vorstädte, in ihrem Umfang jedoch kleiner, finden sich in Isny in der Wassertor- oder Färbervorstadt, in Lichtenfels in den mainwärts gelegenen Vorstädten Kleinau und Oberer Anger, in Cham in der östlich an die Altstadt anschließenden Vorstadt Brunnendorf. In Säckingen, wo sich die alte Vorstadt am Nordufer des bis 1830 bestehenden trennenden Rheinarmes befand, ist sie im 19. Jahrhundert völlig überformt worden; dasselbe scheint auch für die kleinen Vorstädte Brettens zu gelten. Die Untere und die Ellwanger Vorstadt in Crailsheim sind jüngerer Entstehung (Ende 18. Jahrhundert). Sie leiten bereits über zum jüngsten Typ: der geschlossen bebauten Vorstadt des 19. Jahrhunderts.

Diese bietet mit ihrer geraden Straßenführung und in der Einförmigkeit ihrer Physiognomie einen völlig anderen Anblick als die alten Vorstädte, deren Häuser bei aller Schlichtheit doch stark landschaftsgebunden sind, wie z. B. in Eichstätt. Diese jüngeren Vorstädte geschlossener Bebauung, die „bodenspekulativen Mietskasernenvorstädte“ (*H. Fehre*, 1959, S. 54), treten allerdings nur in wenigen Beispielstädten auf. Vor allen anderen ist hier Säckingen zu nennen. Dort schließt sich ein solcher Stadtteil unmittelbar nördlich an die sehr kleine und überaus dicht bebaute Altstadt an. Noch weiter nördlich, jenseits der Bahn, liegt die alte Vorstadt; im Westen, ebenfalls abgesetzt, ein geschlossener Mietshausblock zwischen Schulhaus-, Werder- und Gießenstraße. Dieser Vorstadttyp entwickelte sich also in Säckingen in drei voneinander getrennten Teilen, von welchen nur einer an die Altstadt anknüpft und überdies als Glied des Geschäftsgebietes mit ihr eine funktionale Einheit bildet. In Lichtenfels beschränkt er sich auf die kurze Bahnhofstraße, während er in Bretten größere Ausdehnung erreicht hat. Hier sind bis zum ersten Weltkrieg vor allem Abschnitte an den Ausfallstraßen im Westen, Osten und Süden vorwiegend geschlossen bebaut worden, was Karte 3 selbst ohne weitere Differenzierung erkennen läßt. Im NW wurden auch nach 1918 einige kurze Straßenstücke mit Reihenhäusern bebaut. Geschlossene Reihenhausbebauung so jungen Datums ist in Kleinstädten sonst nur inselhaft und in geringer Ausdehnung zu beobachten.

Triberg stellt insofern eine Ausnahme dar, als die Stadt nach dem Brande von 1826 mit völlig neuem Grundriß wieder aufgebaut wurde. Die neue Stadtanlage ist durch verhältnismäßig regelmäßige Straßenführung gekennzeichnet. Die typische geschlossene Vorstadtbauweise des

[9] Der Stich ist wiedergegeben im Einwohnerbuch der Stadt Eichstätt (1959), S. 8/9.

vorigen Jahrhunderts zeigt sich vor allem in den relativ spät hinzugefügten Straßen im SSE und in einzelnen isolierten Baublöcken, die in der Karte 7 deutlich hervortreten.

2. *Stadtgebiete mit vorwiegend offener Bebauung*

Der Übergang von vorwiegend geschlossener zu vorwiegend offener Bebauung ist oft schwer mittels einer Grenzlinie festzulegen. Dies mußte jedoch auf den beigegebenen Karten der Überschaubarkeit wegen getan werden, wobei die überwiegenden Merkmale bei der Zuordnung entschieden. Leicht ist diese, wenn lockere Siedlungen unmittelbar an die Altstadt grenzen, wie in Hofheim und im Norden der Altstadt von Bretten. Wenn aber das räumliche Wachstum einer Stadt infolge ihrer Lage in einem Flußmäander in eine bestimmte Richtung gedrängt wird, wie in Säckingen, Eichstätt und Cham, fällt die Abgrenzung schwerer, da sich gerade dann mancherlei Zwischenformen einschieben. Zahlreiche alte Vorstädte, mehr noch jene des 19. Jahrhunderts, gehen allmählich in halboffene Bauweise über, die ihrerseits der offenen, stark gelockerten Platz macht.

Die verbreitetste Erscheinungsform der Vorstadt des 19. Jahrhunderts ist jene mit vorwiegend offener Bebauung. Einförmige Wohnstraßen (Crailsheim, Miesbach) und uniforme Behördenstraßen (Cham) finden sich seltener als Straßen, deren Häuser nach ihrer Stellung zur Straße, nach Höhe, Baustil und Wirtschaftszweck höchst unterschiedlich sind. So wechseln in der Bamberger Straße in Lichtenfels und in der Crailsheimer Bahnhofstraße ältere Industrie- und Gewerbebauten mit villenartigen Wohnhäusern, Geschäftshäusern und Mietskasernen. Funktion und bauliches Gefüge dieser Stadterweiterungen sind oft schwer zu fassen, zumal sie häufig nur auf kurze Straßenabschnitte beschränkt sind. Ihre Hauptkennzeichen sind Uneinheitlichkeit und starkes Hervortreten gewerblich genutzter Gebäude. Daraus spricht das Fehlen jeglicher Planung bei ihrer Anlage.

Ältere Villenbebauung (v. a. in Lichtenfels), Arbeitermietshäuser (Crailsheim, Lichtenfels, Säckingen, Miesbach), Industriebauten (Lichtenfels, Säckingen, Bretten, Miesbach), die heute von jüngeren Stadtteilen eingeschlossen sind, deuten häufig den ehemaligen Stadtrand an. Diese Erscheinung ist in ganz anderen Größenordnungen und an überzeugenderen Merkmalen von *H. Louis* (1936) für Berlin beschrieben worden.

Ältere, aus der Zeit vor 1914 stammende Villen, wie sie vor allem in Lichtenfels vorkommen, leiten bereits zu den neueren Wohnsiedlungen über, die von den zwanziger Jahren an, verstärkt von 1933 bis 1939 und besonders seit 1948 angelegt worden sind. Obwohl sich ihre Physiognomie, die jeweilige Zeit der Entstehung verratend, inzwischen gewandelt hat, lassen sich doch dank ihrer gemeinsamen lockeren Anlage zusammenfassen. Sie sind in allen Beispielstädten zu finden, sowohl in Form einheitlicher Siedlungskomplexe wie auch als individuell gestaltete Stadterweiterungen, die in manchen Straßen aus villen- oder bungalowartigen Einfamilienhäusern bestehen. Häufig schieben sich von Ge-

nossenschaften oder öffentlich-rechtlichen Bauträgern errichtete Mehrfamilienhäuser dazwischen. Sie können, wenn sie an mehreren benachbarten Straßen vorkommen und nicht allzu weitabständig gebaut wurden, als Inseln relativer baulicher Verdichtung innerhalb der locker gefügten äußeren Stadtteile erscheinen, so in Cham-West und im Osten von Lichtenfels. Dagegen treten eigentliche Reihenhausbauten — wie schon erwähnt — in Kleinstädten erheblich zurück.

Diese neuen Stadtteile wirken trotz aller eben angedeuteten Differenzierungen sehr einförmig und damit auch einheitlich. Dieser Eindruck rührt sicher von ihrer verhältnismäßig regelmäßigen Gesamtanlage her; aber auch das eindeutige Vorherrschen der Wohnfunktion trägt dazu bei. Gerade in den beiden zuletzt genannten Punkten unterscheiden sich die meisten dieser jüngeren Stadtteile offener Bebauung von den älteren.

3. Das typische bauliche Gefüge der Kleinstädte

Allen zwölf Beispielen ist eine erhebliche Verdichtung der Bebauung gegen die Altstadt bzw. das heutige Geschäftszentrum hin gemeinsam[10]. Sowohl die Altstädte als auch die alten Vorstädte weisen vorwiegend geschlossene Bebauung auf, zusammen recht kompakte Baumassen bildend. Dagegen sind die dicht bebauten Vorstädte des 19. Jahrhunderts nur in Ansätzen, in einzelnen Straßenabschnitten oder Häuserblöcken ausgebildet. Nirgends beherrschen sie das bauliche Bild auf größeren, zusammenhängenden Arealen. Diese Feststellung gilt über die zwölf Beispiele hinaus sicher für die meisten Kleinstädte insgesamt. Hierin liegt ein wichtiger Unterschied zur Mehrzahl der Großstädte und großen Mittelstädte, wo ausgedehnte Stadtgebiete geschlossener Bebauung das typische Gepräge des 19. Jahrhunderts zu tragen pflegen. Dieser Unterschied wird durch die Tatsache erhärtet, daß in den großen Städten die Bevölkerung schon im 19. Jahrhundert stark anwuchs, während die Kleinstädte relativ zurückblieben (vgl. hierzu Fig. 3 S. 89). Dabei kann man eine allgemeine Entsprechung zwischen Bevölkerungs- und baulichem Wachstum in großen Zügen unterstellen. Ausnahmen hiervon[11] lassen sich als Verzögerungen in der Anpassung beider Vorgänge kennzeichnen und wohl stets auch begründen.

Voraussetzung für das Vorhandensein jüngerer Stadtteile geschlossener Bebauung in nennenswerter flächenhafter Verbreitung ist eine kräftige städtische Entwicklung schon im 19. Jahrhundert. Das Entstehen dieser Stadtteile im Zusammenhang mit der Industrialisierung oder dem Anschluß an das Eisenbahnnetz ist heute noch aus Lage, ursprünglichem

[10] Diese Regel bestätigt auch *H. Blume* (1957) durch seine Untersuchung der Kleinstadt Valparaiso/USA, die im Jahre 1955 über 13.000 Einwohner zählte.

[11] Solche Ausnahmen sind in Euskirchen und Eichstätt zu erkennen. So erhöhte sich die Einwohnerzahl Euskirchens von 1801 bis 1871 fast auf das Vierfache, doch standen noch 1867 nur wenige Häuser außerhalb des Mauerringes *(R. Mayntz, 1958, S. 25)*. Umgekehrt war es in Eichstätt: Zwischen 1910 und 1939 stieg die Einwohnerzahl nur geringfügig (um 120) trotz der zahlreichen Neubauten im Osten und Westen der Stadt.

Wirtschaftszweck der Häuser und zuweilen auch aus der Zusammensetzung der Einwohnerschaft ersichtlich (Lichtenfels, Säckingen).

Ziemlich verbreitet sind in den Kleinstädten die regellosen, nach Bauart und Funktion der Gebäude höchst unterschiedlichen Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts mit halboffener bis offener Bebauung. Zu ihnen zählen häufig die Bahnhofstraßen und die Ausfallstraßen. Sie kontrastieren besonders auffallend zu den jungen und jüngsten Stadtteilen mit ihrer recht lockeren, einheitlichen Wohnhausbebauung.

III. Die innere Gliederung der Beispielstädte

A. Vorbemerkungen

Der letzte Abschnitt hat erwiesen, daß sich die untersuchten Kleinstädte in ihrem Gebäudebestande nach sehr allgemeinen Kriterien gliedern lassen. Dabei hebt sich in den meisten Fällen ein zusammenhängendes Gebiet geschlossener Bebauung deutlich von den übrigen Stadtteilen ab. Jenen Gebieten starker baulicher Verdichtung kommt eine erhebliche Bedeutung zu, weil an sie bei einer inneren Gliederung der Stadt angeknüpft werden kann. Wurde also das bauliche Gefüge der Kleinstädte nur insoweit untersucht, als damit eine Basis für die weitere Bearbeitung geschaffen werden konnte, so soll dem funktionalen und dem sozialräumlichen Gefüge bis in Einzelheiten nachgegangen werden. Vorbereitende Beobachtungen haben ergeben, daß sich die Kleinräumigkeit gerade auf die innere Gliederung der Stadt auswirken muß. Es wird also nach immer wiederkehrenden Raumstrukturen zu fragen sein, die als typisch für die Kleinstadt angesehen werden können. Dabei ist freilich zu bedenken, daß solche Konfigurationen nicht statische Gebilde, sondern gewissermaßen Momentaufnahmen eines Prozesses darstellen, was die Betrachtung der städtischen Funktionen in ihrem historischen Wandel bereits angedeutet hat. Diese Feststellung ist für die Beurteilung scheinbarer Ausnahmen wichtig.

Wie schon erwähnt, wurden fünf der Beispielstädte auf Karten wiedergegeben. Mit diesen Karten der baulich-funktionalen und der sozialräumlichen Gliederung ist keine synthetisch vorgehende Erfassung gleichartig strukturierter Stadtteile beabsichtigt, wie sie etwa von *H. Louis* (1936) und *S. Nieuwolt* (1958) für Berlin bzw. Wien durchgeführt wurde. Auf diese Weise wäre ein Vergleich der zwölf Städte ungemein erschwert worden. Denn sie zeigen räumlich die verschiedensten Vergesellschaftungen von baulicher Erscheinung, Funktion und sozialgeographischer Struktur. Daher geben die Karten nur einzelne Elemente einer geographischen Gliederung wieder, nämlich die räumlichen Verkörperungen ausgewählter städtischer Elemente, wie Ladengeschäfte, Industrieflächen, öffentliche Dienstgebäude, sowie Dominanten in der Verteilung von Sozialgruppen über das Stadtgebiet. Eine Ausnahme von diesem Prinzip stellt die generalisierende Wiedergabe der Geschäftsstraßen dar. Sie wurde allein durch zeichentechnische Notwendigkeiten erzwungen. Eine Darstellung sämtlicher Läden in Einzelsignaturen hätte nämlich an den Stellen größter Häufung eine einigermaßen genaue Lokalisierung verhindert und die Karten dort sehr schwer lesbar gemacht.

B. Die funktionale Gliederung

1. Das Geschäftsgebiet als Zentrum der Kleinstadt und die Verteilung der Läden

Die allgemein überragende Bedeutung des Einzelhandels für die Zentralität eines Ortes und ihre Erfassung ist vor allem durch *E. Neef* (1950) sehr nachdrücklich unterstrichen worden. Zwar sind Städte ohne Behörden oder ohne Industrie denkbar und auch vorhanden, nicht aber ohne den Handel, speziell den Einzelhandel und die mit ihm eng verbundenen Dienstleistungsgewerbe bzw. -berufe. Sichtbarster Ausdruck der zentralen Versorgungsfunktion war in der Vergangenheit der Markt. Heute ist die Bedeutung der noch abgehaltenen Märkte nach übereinstimmenden Auskünften aus allen Beispielstädten im Vergleich etwa zur Jahrhundertwende gering. Weit wichtiger ist seitdem das Ladengeschäft als Dauerinstitution namentlich des Einzelhandels geworden.

In jeder Stadt überhaupt finden sich Läden in der Regel über das gesamte bebaute Areal verstreut mit einer deutlichen Verdichtung im eigentlichen Stadtzentrum. In ihm als dem Geschäftsgebiet der Stadt pulsiert das kräftigste Leben. Hier besteht das reichhaltigste Angebot an Waren wie auch an Dienstleistungen aller Art. Diese Erscheinung ist in allen Städten, gleich welcher Größe, in unterschiedlicher Intensität zu beobachten. Die Zentralisierung des Angebots gehört zum Wesen der Stadt schlechthin, jedenfalls der Stadt von heute. Sie soll nachfolgend für die zwölf Beispielstädte untersucht werden.

a. Die Bestimmung des Geschäftsgebietes

Zur Bestimmung und Abgrenzung des Geschäftsgebietes wird der Begriff der Geschäftshausdichte verwendet[12]. Hierunter sei der Anteil der Häuser mit Läden an der Gesamtzahl der Häuser an einer Straße, an einem Straßenabschnitt oder einem Platz verstanden. Die Läden werden also als Indizes für den geschäftlichen Nutzungsgrad einer Straße bzw. des Geschäftsgebietes angesehen. Der Begriff „Laden" ist hierbei weit gefaßt und beschränkt sich nicht auf die Einrichtungen des Einzelhandels. Zu den Läden werden auch die sehr zahlreichen Ladenhandwerke[13], ferner Banken und Sparkassen, Eisdielen und Stehcafés gerechnet. Ihr gemeinsames Kennzeichen ist der mehr oder minder starke Publikumsverkehr in den unmittelbar zur Straße hin sich öffnenden Geschäftsräumen, eben den Läden. Geographisch belangvoller als die betriebswirtschaftlichen Kategorien des Einzelhandels, des Handwerks, des Bankgewerbes etc. ist die Käufer oder Interessenten sammelnde und daher verkehrserzeugende Wirkung der Läden, die physiognomisch vor allem mit ihren Schaufenstern in Erscheinung treten.

[12] Die Begriffe Geschäftshaus oder Haus mit Laden, Geschäfts- oder Ladenstraße, Geschäfts- oder Ladengebiet können in der Kleinstadt als synonym betrachtet werden.

[13] Da ein großer Teil der städtischen Handwerker zusätzlich Einzelhandel betreibt, ist von einer gesonderten Behandlung des Handwerks abgesehen worden, wodurch dessen Bedeutung nicht unterschätzt werden soll.

Das Geschäftsgebiet einer Stadt setzt sich aus Geschäftsstraßen und -plätzen zusammen. Den Charakter einer Straße als Geschäftsstraße bestimmt die in ihr herrschende Geschäftshausdichte. Als Untergrenze soll hierfür ein Anteil von 50% Geschäftshäusern an den Häusern einer Straße gelten. Sinkt der Anteil unter diesen Satz, so wird man kaum mehr von einer Geschäftsstraße sprechen können, da die Läden dann weder in der Funktion der Straße noch in ihrer Physiognomie dominieren. In diesem Falle wäre der Ausdruck „Straße mit Läden" sinnvoller.

Des weiteren ist zwischen Haupt- und Nebengeschäftsstraßen zu unterscheiden. Erstere heben sich durch stärkere geschäftliche Nutzung und damit durch einen besonders hohen Anteil an Häusern mit Läden aus dem gesamten Geschäftsgebiet heraus. Sie bilden häufig innerhalb des Geschäftsgebietes einen Kern, den Geschäftskern. Um ihre Untergrenze gegen die Nebengeschäftsstraßen hin festzustellen, ohne dabei Willkür walten zu lassen, wurde die durchschnittliche Geschäftshausdichte der Geschäftsgebiete aller zwölf Beispielstädte ermittelt. Diese mittlere Geschäftshausdichte geht nirgends über 80% hinaus. Nur jene Straßen, in welchen die Dichte diesen höchsten Durchschnittswert von 80% übersteigt, sollen daher als Hauptgeschäftsstraßen bezeichnet werden.

In den Karten 1, 3, 5, 7, 9 sind, wie bereits angedeutet, die Geschäftsgebiete durch gesonderte Signaturen für Haupt- und Nebengeschäftsstraßen ausgewiesen worden. Alle außerhalb des Geschäftsgebietes befindlichen Läden wurden hingegen einzeln dargestellt. Dies erschien zweckmäßig, um Ansammlungen von Ladengeschäften außerhalb des Geschäftsgebietes zu verdeutlichen. Weiterhin wurden diese einzelnen Läden in zwei Gruppen unterteilt, nämlich

1. in Läden des täglichen Bedarfs, d. h. für jenen, der regelmäßig in kurzen Abständen zu befriedigen ist (Lebensmittelgeschäfte, Milch- und Gemüsehandlungen, Bäckereien, Metzgereien; auch Friseure);
2. in Läden des längerfristig periodischen und speziellen Bedarfs, der hier der Kürze halber als „nichttäglicher Bedarf" bezeichnet werden soll.

Eine weitergehende Aufgliederung der zweiten Gruppe erwies sich als überflüssig für den vorliegenden Zweck. Diese Unterteilung dient dazu, die Grundstruktur der Geschäftsgebiete und isolierter Ladenansammlungen sowie die Verteilung der wichtigsten Ladengruppen und ihr Verhalten gegenüber Konzentrationstendenzen zu veranschaulichen.

b. Lage und Nutzungsgrad des Geschäftsgebietes

Vergleicht man die Geschäftsgebiete der zwölf Beispielstädte nach ihrer Lage, so fällt auf, daß sie in zehn Fällen mit ihrem Kern in den ehemals ummauerten Altstädten, in Miesbach im früheren Markt, liegen. Höchster geschäftlicher Nutzungsgrad fällt also mit dichtester Bebauung zusammen. Die einzige Ausnahme bildet Buchloe, wo die etwa 700 Meter lange, meist locker bebaute Bahnhofstraße mit nur wenigen kurzen Abzweigungen als Geschäftsgebiet fungiert. Aber auch hier sind ja bereits Anzeichen für eine zunehmende bauliche Verdichtung erkennbar (vgl. S. 35).

In Buchloe hat der alte oder innere Markt seine frühere Eigenschaft als Zentrum der Siedlung an die Neustadt verloren. Es besteht also Analogie zu jenem Vorgang in den Altstädten von Homburg, Oberursel und Königstein im Taunus, dem *J. Kaltenhäuser* (1955, S. 276) mit dem wenig glücklichen Ausdruck „Fossilisierungsprozeß" umschrieben hat: Das wirtschaftliche Schwergewicht in Gestalt des Geschäftskernes verlagert sich an die Ausfallstraßen vor den einstigen Toren, und die Altstadt erstarrt, so daß man besser von einem Erstarrungsprozeß sprechen sollte. Bei aller Verschiedenheit jener Altstädte von der alten dörflichen Marktanlage Buchloes darf man ein gemeinsames Kennzeichen dieser Zentrenverlagerung nicht übersehen. Sowohl in den Taunusrandstädten als auch in Buchloe spielte die Neuorientierung des Verkehrs im Verein mit einem kräftigen Funktionswandel der Städte im ganzen eine wichtige Rolle. Wurden jene allmählich zu Wohnvororten Frankfurts und damit der starken Sogwirkung der Großstadt ausgesetzt, so erhielt Buchloe mit der Errichtung seines Bahnhofes den entscheidenden Impuls für seine neuere Entwicklung. In beiden Fällen schob sich das Zentrum den wichtigen Verkehrsträgern entgegen: dort gegen die Hauptverkehrsverbindungen nach Frankfurt, hier gegen den Bahnhof[14].

Die besonderen Umstände sprechen dafür, daß diese Vorgänge im Gesamtbilde der Entwicklung der Kleinstädte Ausnahmen sind. Dies belegen nicht nur eigene Beobachtungen, sondern auch die Ausführungen von *F. Jonas* (1958) über die Lage der Geschäftsgebiete in acht Städten des niedersächsischen Berglandes. Dort liegen sämtliche Geschäftskerne innerhalb der Altstädte.

Nur in zwei der zwölf Beispielstädte reichen die Geschäftsgebiete nicht über die ehemaligen Ummauerungen hinaus: in Windsheim und in Hofheim. Die Windsheimer Altstadt umfaßt ein so ungewöhnlich großes Areal, daß die Geschäftsstraßen in ihrer Länge ohnedies eine recht geringe mittlere Geschäftshausdichte (62%) aufweisen. Im Hofheimer Geschäftsgebiet ist die Geschäftshausdichte mit 56% am niedrigsten. Hier mischen sich mehr Privathäuser und öffentliche Dienstgebäude zwischen die Läden als anderswo, so daß keine einzige Geschäftsstraße mit mehr als 80% Geschäftshäusern ermittelt werden konnte; eine Erscheinung, die für derart kleine Städte recht bezeichnend sein dürfte. Da sowohl in Windsheim als auch in Hofheim eine Erweiterung des Geschäftsgebietes innerhalb der Altstadt möglich ist, bestand bisher keine Notwendigkeit, es über ihre Umgrenzung hinaus auszudehnen.

In allen übrigen Städten greift das Geschäftsgebiet in die Vorstädte über. Besonders klar ist dies in Säckingen erkennbar, wo vier Geschäftsstraßen, z. T. als Hauptgeschäftsstraßen ausgebildet, durch die unmittelbar an die Altstadt anknüpfende Vorstadt des 19. Jahrhunderts gegen Bahnhof und Wohnsiedlungen hin ausstrahlen. Nach der Zahl der Läden dominiert zwar die Altstadt, nicht aber nach deren Größe. Bescheideneres

[14] Dieser Vorgang ist besonders dann zu beobachten, wenn die Altstadt verkehrsungünstige Lage auf einem Sporn oder einem steil abfallenden Hügel aufweist, während die heutigen Verkehrslinien an dessen Fuß verlaufen (Burgkunstadt; auch Kronach und Nabburg, selbst Dachau).

Ausmaß erreichte dieser Vorgang in Lichtenfels. Hier besteht je eine Fortsetzung des Geschäftsgebietes in der kurzen Bahnhofstraße und jenseits einer Bahnunterführung in die alte Vorstadt Kleinau. In beiden Fällen besitzen die Altstädte nur ein relativ kleines Areal, wodurch vornehmlich in Säckingen die Ausweitung geradezu erzwungen wurde.

Neben Säckingen erreichen die Geschäftsgebiete von Crailsheim und Miesbach die höchste durchschnittliche Geschäftshausdichte von jeweils rund 79%. In beiden Städten stößt das Geschäftsgebiet in Richtung Bahnhof vor. In Crailsheim hat es die Altstadtgrenze an allen drei Ausfallstraßen überschritten und in Richtung auf den Bahnhof in der ehemaligen Unteren Vorstadt sogar einen besonders hohen Nutzungsgrad erlangt. Letzteres ist auch in der Nähe des Miesbacher Bahnhofes zu beobachten. Derartige Ausläufer gegen den Bahnhof hin sind ferner auch in Bretten und Isny vorhanden, doch blieb hier der Nutzungsgrad gering.

Cham und Eichstätt stellen Sonderfälle dar. In beiden Städten ist das Geschäftsgebiet ziemlich groß, in Eichstätt jedoch von geringerer Geschäftshausdichte (64%) als in Cham (73%). Auch hier liegt der jeweilige Kern in der Altstadt und entsendet Ausläufer, vor allem in Richtung gegen den Bahnhof. Diese Ausläufer sind in Cham und Eichstätt aber isoliert vom Kern des Geschäftsgebietes.

Diese Tatsache zeigt die Karte 5 für Cham besonders deutlich. Im Norden der Altstadt, am Steinmarkt, endet das innere Geschäftsgebiet. Jenseits der Bahn hat die gegen den Bahnhof hin führende Ludwigstraße völlig die Eigenschaft einer Ämter- und Kirchenstraße, in die sich bisher nur wenige Läden einschieben ließen. Erst nach rund 400 Metern nimmt die Zahl der Läden wieder zu. Hier und in der nach SW abzweigenden Bahnhofstraße zählt man 14 Geschäftshäuser, die eine Geschäftshausdichte von 54% bewirken. Da auch die öffentlichen Dienste in der Ludwigstraße zumeist zentralörtlichen Charakter haben, kann man in ihnen und den zwei Teilen des Geschäftsgebietes ein einziges Stadtzentrum erblicken, das in sich funktional differenziert ist.

Das gilt ähnlich für Eichstätt (Karte 1), wo zwei solche isolierte Nebengeschäftsgebiete vorhanden sind. Das eine, kleinere umfaßt den Bahnhofplatz in der ehemaligen Spitalvorstadt und wird lediglich durch die Altmühl von der Altstadt getrennt; das andere, in der Ostenvorstadt gelegen, ist weiter vom inneren Geschäftsgebiet entfernt. Es bildete sich östlich der Domstadt aus, die sich an dieser Stelle mit dem bischöflichen Ordinariat und dem Bischofspalais, dem Gymnasium und der Schutzengelkirche auf über 200 m Entfernung dazwischen schiebt. Alle übrigen Läden liegen dispers über die äußeren Stadtteile verstreut. Sie sollen im Abschnitt d. eigens behandelt werden.

c. Die wirtschaftliche Struktur des kleinstädtischen Geschäftsgebietes

Die Physiognomie des kleinstädtischen Geschäftsgebietes ist vielgestaltig. Sie wird zunächst vom Stil der Altstadthäuser und dem Grad ihrer geschäftlichen Nutzung bestimmt. Sofern die Stadt nicht einen der zahlreichen Brände im 19. Jahrhundert erlebt hat (Triberg, Cham, auch Isny) oder, wie Crailsheim, am Ende des zweiten Weltkrieges zerstört

wurde, herrschen ältere Häuser vor, zwischen die sich nur vereinzelt Neu- oder Umbauten mischen. Wechselnde Stockwerkszahlen (meist zwei bis drei Geschosse, in Säckingen und Eichstätt z. T. drei bis vier), unterschiedliche Höhe der Stockwerke und Breite der Hausfronten, dazu eine wechselvolle Fassadengestaltung lassen eine kleinstädtische Geschäftsstraße oft recht bunt erscheinen. Nur die Erdgeschosse, in welchen die Läden untergebracht sind, weisen in der Regel mit ihren Schaufenstern eine einheitlichere Physiognomie auf. Diese ist um so ausgeprägter, je jüngeren Datums der Gebäudebestand ist und hängt außerdem natürlich auch von der Geschäftshausdichte ab. So zeigen die Hauptgeschäftsstraßen in Crailsheim und Triberg, z. T. auch in Isny, die geschlossensten Schaufensterreihen sämtlicher Beispielstädte. Die Obergeschosse der kleinstädtischen Geschäftshäuser sind nur in Ausnahmefällen geschäftlich genutzt. Etagengeschäfte finden sich nicht häufig; eher beherbergt der erste Stock Büroräume von Banken, Arzt- oder Rechtsanwaltspraxen oder Büros von Krankenkassen, Organisationen u. dgl. Physiognomisch treten sie allenfalls durch Hinweisschilder in Erscheinung. So vermag die Ladenreihe im Erdgeschoß eine kleinstädtische Geschäftsstraße zu uniformieren; die Fassaden darüber haben sich häufig ihre Altertümlichkeit bewahrt.

Um uns die Besonderheit eines solchen Kleinstadtgeschäftsgebietes deutlich zu machen, fragen wir weiter, ob in ihm eine Differenzierung nach Branchen zu bemerken ist. Die Citygebiete vieler Großstädte zeigen derartiges bekanntlich in ausgeprägter Weise. Banken, Versicherungen, Hotels, Kaufhäuser, Luxusgeschäfte und Möbelhandlungen treten bevorzugt an bestimmten Straßen oder in eigenen Vierteln auf und bestimmen deren Charakter.

Eine derartige Gliederung nach Branchen ist in den Geschäftsgebieten der Kleinstädte nicht zu erkennen[15]. Selbst die Banken, die *F. Jonas* (1958, S. 68) mit Recht zu den „Leitphänomenen" des Geschäftskerns zählt, nehmen im Geschäftsgebiet die verschiedensten Lagen ein. Ihre Zahl, die Spar- und Raiffeisenkassen eingerechnet, schwankt zwischen zwei (Buchloe, Hofheim) und fünf (Cham). Sie liegen fast stets innerhalb der Geschäftsgebiete, doch gibt es auch Ausnahmen. In Bretten befinden sich drei von vier Banken außerhalb des Geschäftsgebietes, in Säckingen eine von vier. Ausnahmslos zentrale Lage nehmen sie nur in Crailsheim, Eichstätt und Triberg ein. In Lichtenfels, Cham, Windsheim, Isny, Buchloe, Miesbach und Hofheim verteilen sie sich über das gesamte Geschäftsgebiet. In Lichtenfels, Miesbach und Hofheim liegen die Sparkassen sogar extrem randlich in Bahnhofsnähe. Mit Ausnahme des Triberger Marktplatzes, wo drei von vier Banken konzentriert sind, treten Bankinstitute kaum einmal paarweise auf, wie in Eichstätt. Aber selbst in Triberg wird der Marktplatz in seiner funktionalen Eigenart durchaus nicht von den Banken bestimmt. Dazu ist ihre Zahl zu klein, und sie liegen zu weit auseinander.

[15] Nach *E. Otremba* (1957, S. 190) kann noch nicht einmal in der Mittelstadt von deutlicher Viertelsbildung innerhalb des Geschäftsgebietes gesprochen werden, auch wenn sich gewisse Konzentrationen erkennen lassen.

Gerade durch die kleine Zahl sowohl der Banken als auch der Läden gleicher Branche fällt die wichtigste Voraussetzung für die Differenzierung des kleinstädtischen Geschäftsgebietes weg. Eine Ausnahme bilden allenfalls die Textil- und Bekleidungsgeschäfte im weitesten Sinne. Ihre Zahl ist stets recht groß. Sie beträgt z. B. in Lichtenfels 35, in Cham 25, in Eichstätt 21 und in Bretten 20. Diese Läden treten tatsächlich in gewissen Straßen gehäuft auf. Zu ihnen zählen in der inneren Coburger Straße in Lichtenfels sechs von 23 Läden, am Marktplatz von Cham sechs von 22 Läden, ebenso am Marktplatz von Eichstätt, und in der inneren Melanchthonstraße in Bretten sieben von 37 Läden. Sie können dabei, wie in Bretten, verhältnismäßig nahe beisammen liegen.

Alle Anzeichen sprechen aber dafür, daß hier nicht eine Orientierung der Standorte an der Konkurrenz — wie in Großstädten — vorliegt. Vielmehr scheint es sich ganz allgemein um eine Hinwendung zu den Straßen und Plätzen stärksten Fußgänger- und damit Kundenverkehrs zu handeln, wobei die Läden ihrerseits wiederum auf den Verkehr belebend wirken. Infolge der Kleinheit der meisten kleinstädtischen Geschäftsgebiete muß es zwangsläufig zu gewissen Häufungen einzelner Branchen an einer Geschäftsstraße kommen. Eine solche Straße erhält aber in den seltensten Fällen dadurch ihre Prägung.

Eine andere Überlegung kommt hinzu: In der Kleinstadt sind die Entfernungen zwischen den einzelnen Geschäften gleicher Branche so gering, daß für deren Inhaber kaum Veranlassung besteht, näher zusammenzurücken, um mit Hilfe einer Konzentration des Angebotes eine Massierung der Kundschaft herbeizuführen, d. h. also, einen Fühlungsvorteil zu erzielen. Hier ist die Zahl der Läden gleicher Branche überschaubar, und die Wege sind kurz genug, um ohne großen Zeitaufwand einen Überblick über das Angebot einer Branche zu ermöglichen. Damit sei jedoch eine gewollte Absonderung und Konzentration bestimmter Branchen nicht grundsätzlich ausgeschlossen; in solchen Fällen wird es sich aber stets um Ausnahmen handeln.

Es bleibt zu prüfen, ob nicht wenigstens die beiden großen Ladengruppen, also die Läden des täglichen und jene des nichttäglichen Bedarfs, bestimmte Anordnungen in ihrer Häufigkeit innerhalb des Geschäftsgebietes zeigen. In Tab. 1 (Seite 47) wurden die Anteile der Läden des täglichen Bedarfs an sämtlichen Läden im Geschäftskern, in den Nebengeschäftsstraßen und in der Außenstadt[16] vergleichend aufgeführt. Dies war nicht für alle zwölf Städte möglich, sondern nur für jene, in deren Geschäftsgebiet sich ein Kern aus einer oder mehreren Hauptgeschäftsstraßen abhebt, der möglichst allseitig von Nebengeschäftsstraßen gesäumt sein soll[17].

Innerhalb des Geschäftsgebietes ist ein zwar nicht starkes, doch überall erkennbares Ansteigen des Anteils der Läden des täglichen Bedarfs gegen

[16] Unter Außenstadt sei, rein funktional verstanden, das Nicht-Geschäftsgebiet zusammengefaßt.

[17] In Crailsheim sind Nebengeschäftsstraßen nur in unbedeutenden Ansätzen vorhanden, was auf den planmäßigen Wiederaufbau der Stadt nach 1945 zurückgeht. In Hofheim fehlen dagegen Hauptgeschäftsstraßen in unserem Sinne.

den Rand des Geschäftsgebietes hin festzustellen, wenn man von der recht geringen Abweichung in Miesbach absieht. Die Zunahme beträgt in den Nebengeschäftsstraßen von Cham nur 4%, in Isny immerhin 18%. Sie ist jedoch in allen Fällen zu gering, um sich physiognomisch bemerkbar machen zu können. Weit deutlicher ist der Anstieg des Anteils der Läden des täglichen Bedarfs an der Gesamtzahl der Läden vom Geschäftsgebiet gegen die Außenstadt, beträgt dieser Anstieg doch bis zu 49% (Säckingen). Allein in Isny ist hierin zwischen Nebengeschäftsstraßen und Außenstadt kein Unterschied festzsutellen.

Tab. 1

Der Anteil der Läden des täglichen Bedarfs an der Gesamtzahl der Läden in Haupt- und Nebengeschäftsstraßen und außerhalb des Geschäftsgebietes

Stadt	Anteil der Läden des täglichen Bedarfs in %		
	Geschäftskern	Nebengesch.-Str.	Außenstadt
Lichtenfels	21	28	63
Säckingen	25	28	77
Eichstätt	33	43	48
Bretten	26	33	56
Cham	28	32	48
Windsheim	18	35	60
Isny	24	42	41
Triberg	24	30	64
Buchloe	30	34	68
Miesbach	26	23	45
Amberg[18]	18	33	70
Tuttlingen[18]	14	29	55

Das Ergebnis für die übrigen neun Beispielstädte in Tab. 1 besagt also einmal, daß die Läden des nichttäglichen Bedarfs außerhalb des Geschäftsgebietes eine verhältnismäßig untergeordnete Rolle spielen; zum anderen, daß das Geschäftsgebiet der Kleinstadt vor allem durch die zahlreichen Läden für den nichttäglichen Bedarf geprägt wird. Unter ihnen sind namentlich Textil- und Bekleidungsgeschäfte, Schuhläden, Radio-, Elektro- und Haushaltswarengeschäfte der Zahl nach am stärksten vertreten. Spezialgeschäfte kommen in der Regel nur einmal vor, so z. B. Musikalienhandlungen und Antiquitätenläden. In Ausnahmefällen sind auch einmal Spezialgeschäfte, wie eine reine Buchhandlung (Crailsheim, Bretten) oder eine Zoohandlung (Lichtenfels), zu finden, die normalerweise kleinstadtfremd sind. Da alle diese Läden weit seltener aufgesucht werden als die des täglichen Bedarfs, müssen sie, um sich angemessen zu rentieren, über eine erheblich größere Reichweite verfügen als jene. Es handelt sich bei den Läden des nichttäglichen Bedarfs um zentrale Dienste einer höheren Ordnung, von welchen *H. Früh* (1950, S. 27) in Anlehnung an *H. Carol* feststellt, daß ihr Standort um so eher

[18] Die Beispiele Amberg und Tuttlingen werden im Abschnitt IV, C, 1 erörtert.

im Stadtzentrum zu suchen sei, je höheren Rang sie einnehmen, d. h. gleichzeitig, je seltener sie sind. Wenn dieses Prinzip auch nicht in jedem einzelnen Falle zutrifft[19], so erweist es sich doch im Durchschnitt als gültig. Man kann ohne Bedenken unterstellen, daß die Läden des täglichen Bedarfs in ihrer Mehrzahl in diesem Sinne eine niedrigere Rangstufe unter den zentralen Diensten einnehmen als im Mittel die Läden des nichttäglichen Bedarfs. Ausnahmen sind z. B. die Lebensmittelläden im Geschäftskern, die häufig modernisiert, erweitert und auf Selbstbedienung umgestellt worden sind. Sie besitzen eine höhere Zentralität als gleichartige Geschäfte in der Außenstadt, werden sie doch von Kunden aus dem ganzen Stadtgebiet und darüber hinaus aufgesucht[20].

Aus der fehlenden Spezialisierung von Teilen des kleinstädtischen Geschäftsgebietes darf nicht gefolgert werden, daß es in der Kleinstadt, von den Läden abgesehen, keine weiteren geschäftlichen bzw. beruflichen Konzentrationen gibt. Sie sind unter den Praxisberufen der privaten Dienste nicht selten. Sofern Rechtsanwälte und Ärzte in genügender Zahl vorhanden sind, findet sich zuweilen ein erheblicher Teil davon in einer einzigen Straße lokalisiert. So sind die Rechtsanwaltspraxen in Lichtenfels und Miesbach in ihrer Mehrzahl zum Amtsgericht hin orientiert. In einigen Städten ist eine deutliche Konzentration von Ärzten (Fachärzten, praktischen Ärzten und Zahnärzten) innerhalb des Geschäftsgebietes festzustellen, so in Eichstätt am Marktplatz und in der Marktstraße (8 Ärzte) und in Windsheim vom Marktplatz bis zum Weinmarkt (6). Weiter gestreut finden sie sich auch in der Triberger Hauptstraße (6). Außerhalb des Geschäftsgebietes sind solche Häufungen von Ärzten in Säckingen an der Basler Straße und Unteren Flüh (8), an der Bahnhofstraße in Bretten (6) und am Stadtgraben in Lichtenfels (4) zu beobachten, weit weniger deutlich in Cham an der langen Ludwig- und Waldschmidtstraße (6) und in Isny an der Kanzlei- und Kirchstraße (5), die parallel zueinander verlaufen. In Crailsheim, Buchloe, Miesbach und Hofheim fehlen solche Verdichtungen.

Der Konzentrationsgrad von Ärztepraxen, d. h. der Anteil der innerhalb des Geschäftsgebietes praktizierenden Ärzte an ihrer Gesamtzahl in einer Stadt, ist sehr unterschiedlich. Ist er in Isny gleich Null, so erreicht er in Triberg 73%, in Eichstätt 60% und in Windsheim 50%, ohne daß sich Gründe für diese beträchtlichen Differenzen anführen lassen. In den genannten Ärzteansammlungen ist kein allgemeines Orientierungsprinzip erkennbar, sofern man es nicht in einer leichten Erreichbarkeit vom Geschäftsgebiet bzw. vom Bahnhof her erblicken will. Allein in Säckingen zeigt sich eine deutliche Anknüpfung an das Krankenhaus, in dessen weiterem Umkreis sich auch die Ärztehäufungen in Lichtenfels und Cham befinden. In Eichstätt, Bretten, Windsheim, Triberg und Isny

[19] So kommen beispielsweise in Eichstätt ein Sanitätshaus, in Lichtenfels ein Pelzmodengeschäft außerhalb des Geschäftsgebietes, doch in dessen unmittelbarer Nachbarschaft vor.

[20] Auf diese Tatsache weist auch *F. Jonas* (1958, S. 23) hin. Um so unverständlicher ist es, daß *Jonas* die Läden des täglichen Bedarfs samt und sonders als „niedrig-zentral" bezeichnet.

ist ein derartiger Zusammenhang nicht erkennbar. Einzelne Hinweise sprechen dafür, daß solche Verdichtungen weniger auf rationalen Notwendigkeiten beruhen, sondern viel eher auf Tradition und Nachahmung, vielleicht auch auf Wahrung eines sozialen Prestiges zurückzuführen sind.

d. Die Läden außerhalb des Geschäftsgebietes

In den Geschäftsgebieten der zwölf Beispielstädte sind die Läden zu insgesamt 64 bis 80% konzentriert (vgl. Tab. 6, S. 95). Der Rest verteilt sich jeweils auf die weit größere Außenstadt. Der Übergang vom Geschäftsgebiet zur Außenstadt vollzieht sich in der Verteilung der Läden fließend. In der näheren Nachbarschaft der Geschäftsstraßen kommen meist Läden des nichttäglichen Bedarfs vor. Besonders deutlich ist dies in Cham (Karte 5) zu erkennen, wo unter den zahlreichen Ladengeschäften der Altstadt außerhalb des Geschäftsgebietes nur ein einziges dem täglichen Bedarf dient. Ähnliches zeigen auch die Karten von Eichstätt (Nr. 1), Bretten (Nr. 3) und Hofheim (Nr. 9). Es handelt sich dabei häufig um Ladenhandwerker.

Mit zunehmender Entfernung vom Geschäftsgebiet und von der Altstadt findet man dagegen fast nur mehr Läden des täglichen Bedarfs, wobei es sich nicht selten um Filialen von Lebensmittelgeschäften, Bäckereien und Metzgereien handelt. Der Hauptladen hat seinen Standort im Geschäftsgebiet, die Filialen befinden sich in der Regel in der Außenstadt. Dadurch wird der Einzugsbereich des Gesamtunternehmens ausgeweitet, ohne daß der Hauptladen eine Veränderung erfahren muß. Das ist besonders wichtig, wenn dieser in der Enge der Altstadt nicht in dem erwünschten Maße erweitert und modernisiert werden kann. Solche Erscheinungen tragen geradezu gewisse großstädtische Züge in die Randsiedlungen der Kleinstädte hinein. Fehlt doch nunmehr der enge persönliche Kontakt zwischen Geschäftsinhaber und Kunden, der bis vor kurzem in kleinen Städten noch ganz allgemein verbreitet war.

Unter den Läden der Außenstadt verdienen vor allem jene Beachtung, die sich zu mehr oder weniger deutlichen Ansammlungen zusammengefunden haben. Solche Gruppierungen von Läden fallen physiognomisch in ladenarmen Gebieten sofort auf, zumal dann, wenn sie mehr als drei Geschäfte umfassen. Ein Zufall ist dann als Ursache der Ansammlung ausgeschlossen.

Ladenansammlungen dieser Art sind zu beobachten in der Bamberger Straße in Lichtenfels (7 Läden), in der Weißhofer Straße östlich der Brettener Altstadt (6), Am Graben und in der Antonistraße in Eichstätt (7) und an der Bahnhofstraße in Crailsheim (7). Angesichts ihrer Nähe zum Geschäftsgebiet lassen sich diese Ansammlungen als Ausstrahlungen des Zentrums auffassen.

Andere Häufungen von Läden in der Außenstadt verraten dagegen eine weit selbständigere Stellung, liegen sie doch entweder in klar vom Geschäftsgebiet abgesetzten Stadtteilen in dessen Nähe oder aber in größerer Entfernung davon. Hierher zählen die jeweils neun Läden an der Schulhaus/Gießenstraße und an der Basler Straße in Säckingen (250 bzw. 400 m Entfernung vom Rande des Geschäftsgebietes), vier Geschäfte an

der Schützenstraße in Miesbach (rund 600 m) und vor allem die zehn Läden in Crailsheim-Altenmünster (etwa 1300 m). Meist inmitten von Wohngebieten gelegen, gruppieren sich diese Läden gerne an verkehrsreichen Ausfallstraßen (Lichtenfels, Bretten, Basler Straße in Säckingen) und zeigen ihre kräftigste Häufung dort, wo mehrere Wohnstraßen in eine solche Ausfallstraße stadteinwärts münden (Crailsheim-Altenmünster). Die Stellung dieser letztgenannten Ladenansammlungen in der Außenstadt wird erst klar, wenn man ihre Zusammensetzung nach Ladengruppen berücksichtigt.

In der Miesbacher Schützenstraße bilden vier Läden des täglichen Bedarfs eine wenig differenzierte und recht kleine, im Straßenbild gleichwohl auffallende Gruppierung. Sehr ähnlich ist das Gefüge an der Schulhaus- und Gießenstraße in Säckingen, wo von neun Läden acht dem täglichen Bedarf dienen. Deutliches Überwiegen dieser Ladengruppe kennzeichnet auch die Ansammlung an der Basler Straße in Säckingen (sechs Läden des täglichen, drei des nichttäglichen Bedarfs). In Crailsheim-Altenmünster sind dagegen beide Ladengruppen zu gleichen Teilen vertreten (5 : 5). In losem räumlichem Zusammenhang finden sich dort: Papier- und Schreibwaren, Schuhe, Textilien, Radio-Elektro, Blumen, Lebensmittel (2), Bäcker, Metzger, Friseur, dazu in unmittelbarer Nachbarschaft eine Poststelle. Diese Ladenansammlung bildet ganz offensichtlich das Geschäftszentrum des Stadtteiles Altenmünster, der im übrigen nur noch sieben Läden in Streulage besitzt. Aus diesem Grunde kann sie nicht mit den anderen, oben kurz beschriebenen Ladenhäufungen gleichgesetzt werden. Sie stellt vielmehr rein qualitativ etwas anderes dar. Mit ihrem recht vielseitigen Angebot vermag sie den Bedarf eines relativ klar abzugrenzenden Teilgebietes der Stadt wenigstens potentiell zu decken. Das ist zunächst auf die große Entfernung vom Crailsheimer Geschäftsgebiet zurückzuführen, die zwischen 15 und 20 Gehminuten beträgt. Zum zweiten ist die Einwohnerzahl von Altenmünster recht bedeutend (1831 Einwohner im Jahre 1950). In dem weiter von der Altstadt entfernten Ingersheim (1950 nur 700 Einwohner) hat sich eine ähnliche Entwicklung noch nicht angebahnt. Die Stadtplanung von Crailsheim zielt darauf ab, südlich der Haller Straße einen weiteren Stadtteil mit selbständigen Versorgungseinrichtungen zu schaffen.

Hier ist nun zu fragen, ob eine solche weitgehende *Verselbständigung ganzer Stadtteile* in ihrer Ausstattung mit Läden noch als typisch kleinstädtisch zu bezeichnen ist. In keiner der übrigen elf Kleinstädte ist gleiches zu beobachten. Weder Obersäckingen noch Seubelsdorf bei Lichtenfels zeigen derartige Ansätze; sie sind völlig auf die zugehörige bzw. eng benachbarte Stadt hingeordnet. Allein in Cham und Eichstätt scheinen ähnliche Verhältnisse vorzuliegen. In Cham befindet sich um die Bahnhofstraße das bereits beschriebene isolierte Nebengeschäftsgebiet. Es deckt sicher den Bedarf von Cham-Ost zu einem großen Teil. Mit Bahnhof und Postamt umfaßt es aber zwei Einrichtungen, die der ganzen Stadt dienen und von jedermann aufgesucht werden. Es ist also in dieser Hinsicht ein Mittelpunkt für die ganze Stadt, nicht aber für ein Teilgebiet allein, obwohl es sicher auch dieser Aufgabe dient. Die Versor-

gung eines Teilgebietes der Stadt ist hier jedoch nicht die Hauptaufgabe. Darauf deutet allein schon die Zahl von 26 Läden hin, die zur Versorgung von Cham-Ost viel zu groß wäre. Außerdem läßt sich bei mindestens der Hälfte dieser Läden eine eindeutige Bahnhofsorientierung erkennen. Deswegen sind die Verhältnisse in Cham nicht mit denen von Crailsheim vergleichbar. Auch in Eichstätt, wo das Geschäftsgebiet zwei isolierte Nebenglieder aufweist, liegen nicht gesonderte Versorgungszentren von Teilgebieten der Stadt vor. Der Bahnhofplatz zeigt auf den ersten Blick einen engen räumlichen Zusammenhang mit dem Geschäftsgebiet der Altstadt, liegt doch nur die Altmühl dazwischen. Mit seinen acht Läden (sechs für den täglichen, zwei für den nichttäglichen Bedarf) erweist er sich als ein vorgeschobener Brückenkopf des Geschäftsgebietes. Ganz ähnlich sind auch die Läden in der Ostenstraße zu deuten. Zwar ist der Anteil sowohl an Geschäften des täglichen wie des nichttäglichen Bedarfs hoch. Jeweils sechs Geschäfte gehören den beiden großen Ladengruppen an. Doch beträgt die Entfernung zum inneren Geschäftsgebiet keine fünf Minuten. Auch sonst sind keinerlei Anzeichen für eine Absonderung der Oststadt von Eichstätt zu erkennen, wie sie etwa in Altenmünster mit Poststelle, Kirche und Schule gegeben sind. Damit sind die öffentlichen Dienste erwähnt, die im nächsten Abschnitt nach Reichweite und Verteilung eingehend dargestellt werden sollen.

2. Die öffentlichen Dienste in ihrer Verteilung über das Stadtgebiet

a. Die öffentlichen Dienste nach ihrer Reichweite

Während alle Beispielstädte verhältnismäßig einheitlich mit Läden verschiedenster Branchen versehen sind, wobei vorwiegend die Größe der Stadt und ihres Einzugsgebietes auf deren Zahl und Qualität bestimmend wirkt (Cham!), weisen sie in ihrer Ausstattung mit Behörden erhebliche Unterschiede auf. Hier läßt sich die eben genannte kausale Beziehung nicht feststellen. Denn die Errichtung von Behörden ist von Hoheitsakten abhängig. Ihr Vorhandensein geht oft auf lange Tradition zurück. Darin wirken also Kräfte von außen und aus der Vergangenheit mit. Das gilt jedoch nicht für alle Einrichtungen öffentlich-rechtlichen Charakters in einer Stadt. Handelt es sich um Institutionen mit nur lokaler Zuständigkeit, ist also ihr Einzugsbereich im großen und ganzen mit dem Stadtgebiet identisch, so sind sie in allen Städten wiederum recht gleichmäßig ausgebildet. Das gilt z. B. für die Stadtverwaltungen, die Postämter, die Volksschulen und die Pfarreien mit ihren Kirchen. Sie alle sind nach Größe und Zahl abhängig von der Größe der Stadt, wobei der Begriff „Größe“ sich sowohl auf die Einwohnerzahl als auch die Fläche bezieht. Mit dem Wachstum der Stadt vergrößern sich diese Einrichtungen, ihre Zahl nimmt zu und zwar oft mit einer gewissen Verzögerung. Neue Schulen und Kirchen müssen gebaut werden, in Großstädten findet man Bezirksverwaltungen, Zweigpostämter und Polizeiwachen in oft großer Zahl über das Stadtgebiet verteilt. Die Zuständigkeit dieser Gruppe öffentlicher Einrichtungen umfaßt dann nicht mehr die gesamte Stadt,

sondern nur einen Teil davon. Sie sollen daher, soweit sie in den Beispielstädten vorhanden sind, als sublokal bezeichnet werden zum Unterschied von den lokalen Institutionen, die für das gesamte Stadtgebiet zuständig sind.

Die unterschiedliche Ausstattung unserer Städte mit öffentlichen Diensten erweist sich am deutlichsten bei Betrachtung der überlokalen oder regionalen Einrichtungen. Eine Kreisstadt wie Säckingen beherbergt eine große Zahl von Behörden, welche nicht nur für die Stadt, sondern für das Gebiet des ganzen Landkreises zuständig sind. In Isny oder Windsheim ist ihre Zahl dagegen gering. Auf die Errichtung von Behörden regionaler Reichweite kann eine Stadt keinen unmittelbaren Einfluß nehmen, ebensowenig auf ihre Auflösung, wie das Beispiel Windsheim gezeigt hat. Diese Einrichtungen sind gewissermaßen von außen aufgepfropft. Dagegen hängt die Gründung mancher kultureller Einrichtungen, wie Höherer Schulen oder Krankenhäuser, weitgehend vom Bedarf ab und gehört zum Aufgabenbereich städtischer Gemeinden.

Alle öffentlich-rechtlichen Institutionen sollen hier unter dem bereits verwendeten Begriff der „öffentlichen Dienste" zusammengefaßt werden. Diese Bezeichnung umschließt Einrichtungen des Staates, der Gemeinden und Gemeindeverbände und der sonstigen Körperschaften des öffentlichen Rechts (Kirchen, Ortskrankenkassen), also sämtliche Dienste von Amtscharakter.

Aber auch private Einrichtungen sollen den öffentlichen Diensten zugerechnet werden, sofern sie, wie etwa Privatschulen, öffentlich-rechtliche Institutionen vertreten. Sie alle werden durch die ihnen dienenden Gebäude im Stadtbilde faßbar. In den beigegebenen Karten der funktionalen Gliederung sind diese öffentlichen Dienstgebäude mit eigenen Signaturen ausgewiesen.

Entsprechend den drei genannten Stufen der Zuständigkeit oder Reichweite werden unterschieden:

1. *Regionale öffentliche Dienste,* d. h. zentralörtliche öffentliche Einrichtungen. Sie umfassen die Kreisbehörden und alle sonstigen öffentlichen Institutionen, deren Zuständigkeit über das Stadtgebiet hinausgreift, also auch Amtsgerichte, Notariate, Schulen mit Ausnahme der Volksschulen, Internate, Museen, Krankenhäuser, Polizeistationen, in Eichstätt dazu die Diözesanbehörden. Auch die Bahnhöfe sind zu dieser Gruppe zu zählen, da sie stets auch der Bevölkerung der umliegenden Orte dienen.
2. *Lokale öffentliche Dienste,* nämlich die städtischen Behörden, Kirchen, Volksschulen, Postämter, Polizeiposten, sofern alle diese Dienste nur einmal vorkommen.
3. *Sublokale öffentliche Dienste.* Hier kommen namentlich Außenstellen der Stadtverwaltungen, Volksschulen, Kirchen und Poststellen der äußeren Stadtteile in Frage, sofern sie nicht dem gesamten Stadtgebiet dienen. Wenn solche Einrichtungen einer lokalen Institution untergeordnet sind und nur einen Teil von deren Dienstleistungen anbieten, wie die Außenstellen der Stadtverwaltung mit beschränktem

sachlichem Aufgabenbereich, gelten nur die untergeordneten Einrichtungen als sublokale öffentliche Dienste. Denn in diesem Falle muß der Bewohner einer Stadtrandsiedlung bei bestimmten Anlässen mehr oder minder häufig auch die übergeordnete Institution aufsuchen. Sind dagegen die doppelt oder mehrfach vorhandenen Dienste einander gleichgeordnet (z. B. mehrere Pfarreien in einer Stadt), so müssen sie alle als sublokal gelten.

b. Die öffentlichen Dienste in den Beispielstädten

Wollen wir die Verteilung der öffentlichen Dienste über das Stadtgebiet untersuchen, so stellen sich folgende Fragen: Treten die öffentlichen Dienste in den Beispielstädten dispers auf oder lassen sie Häufungen erkennen, so daß man von eigenen Vierteln[21] öffentlicher Dienste sprechen kann? Zeigen derartige Häufungen bestimmte wiederkehrende Anordnungen, z. B. gegen das Geschäftsgebiet oder gegen die Altstadt? Welche Lage nehmen in dieser Hinsicht die öffentlichen Dienste nach ihrer unterschiedlichen Reichweite ein?

Hier seien zunächst die Städte herausgegriffen, die kartographisch dargestellt wurden. Die Karte von Cham (Nr. 5) gibt nördlich der Altstadt eine sehr deutliche Häufung öffentlicher Dienste wieder. Der südöstliche Teil der nach NW ziehenden Ludwigstraße ist von ihnen dicht besetzt. Evangelische Kirche mit Dekanat und evangelische Volksschule, Notariat, Brandversicherungsamt, Krankenhaus, Amtsgericht und der große Komplex des Redemptoristenklosters erwecken in ihrer Dichte den Eindruck einer reinen Behörden- und Kirchenstraße. Sie wird an beiden Enden begrenzt von den Geschäftsgebieten der Altstadt und der Bahnhofstraße. Östlich der Ludwigstraße, am Westhange der spornartig nach Süden vorstoßenden Luitpoldhöhe, finden sich weitere öffentliche Dienstgebäude, hier aber durchmischt mit Wohnhausbebauung. Gegen Norden und NW bildet der Friedhof eine Schranke zum sogenannten Schulviertel von Cham, wo sich die sehr markanten Gebäude von Oberrealschule, katholischer Knabenschule, Landwirtschaftsschule, Berufsschule und eines kirchlichen Internates scharen. Damit ist hier, von der Ludwigstraße nord- und nordostwärts, eine Häufung öffentlicher Dienste vorhanden, welche das Bild dieses Stadtteiles weitgehend bestimmt. In ihm überwiegen die regionalen Dienste bei weitem, wie ein Blick auf die Karte lehrt. Dagegen sind öffentliche Einrichtungen in der Altstadt nur sehr spärlich vertreten, zudem in disperser Anordnung. Nur Landratsamt, Vermessungsamt und Mädchenmittelschule haben regionale Reichweite. Von den vier lokalen Diensten sind Rathaus und Stadtpfarrkirche im Geschäftsgebiet gelegen. In den jungen Stadtteilen finden sich daneben nur wenige öffentliche Dienste. Bahnhof und Postamt liegen nicht weit auseinander, unweit davon befindet sich das Tierzuchtamt. Die katholische St. Josefkirche im W ist die einzige sublokale Einrichtung der Stadt.

Im Gegensatz zu Cham ist Bretten (Karte 3) keine Kreisstadt und daher ärmer an Behörden. Dennoch zeigt sich hier eine ähnliche räumliche Anordnung der öffentlichen Dienste. Unmittelbar am östlichen Rande der Altstadt und des Geschäftsgebietes liegen an der Weißhofer Straße Gymnasium, alte und neue Volksschule, Finanzamt, Zollamt und nördlich anschließend die Turnhalle. Dieses

[21] Unter einem „Viertel" sei hierbei ein Stadtteil verstanden, der durch eine bestimmte städtische Funktion geprägt ist, hier also durch die öffentlichen Dienste. Fehlen flächige Anordnung, räumliche Geschlossenheit und deutliche Begrenzung, so soll der allgemeinere Ausdruck „Gebiet" verwendet werden. Im Gegensatz zum oft linienhaft angeordneten Geschäftsgebiet zeigen Gebiete gehäufter öffentlicher Dienste eine weit ausgeprägtere flächige Entwicklung, so daß hier der Begriff Viertel sinnvoller ist.

kleine, aber sehr geschlossene Gebiet öffentlicher Dienste läßt sich entlang der ehemaligen Stadtmauer durch einen Park fortsetzen zur katholischen Pfarrkirche, in deren Nähe Ortskrankenkasse und Arbeitsamt ihren Sitz haben. Es überwiegen damit unter diesen genannten öffentlichen Diensten die Vertreter mit regionalem Einzugsbereich. Im Geschäftsgebiet der Altstadt befinden sich lediglich Rathaus, Melanchthonhaus und das Stadtbauamt in gesondertem Gebäude; zurückgesetzt, im SW der Altstadt, enthält das ehemalige Schloß mehrere Behörden regionaler Reichweite. Letztere überwiegen also auch in der Altstadt. Unmittelbar an die Altstadt schließt im Westen das Krankenhaus an, das hier an der Melanchthonstraße, einer Nebengeschäftsstraße, liegt. Auch in Bretten ist das Postamt gegen den Bahnhof hin orientiert. Im SW der Altstadt schließlich entstand vor wenigen Jahren ein großer Schulkomplex, der die Berufsschulen und Handelsschulen umfaßt.

In Bretten und Cham liegt damit das Schwergewicht der öffentlichen Dienste in deutlichen Häufungsgebieten außerhalb der Altstadt, an sie und das Geschäftsgebiet anschließend. Hierin unterscheidet sich Triberg (Karte 7) von ihnen. Als Altstadt ist hier die Stadt von 1826 anzusehen, die sich vor allem entlang der Hauptstraße erstreckt. In dem Zwickel zwischen deren südlichem Abschnitt und der Schulhausstraße zeigen die öffentlichen Dienste eine gewisse Verdichtung. Hier gruppieren sich Rathaus, Stadtkämmerei und dahinter katholische Stadtpfarrkirche, Forstamt, Landespolizeiposten und Volksschule. Auf dem freien Sporn südlich der Kirche war 1961 ein großes städtisches Kurhaus mit Theater im Bau, nach dessen Fertigstellung das Gewicht der öffentlichen Dienste in diesem Stadtteil noch verstärkt sein wird. Dieses Viertel ist räumlich vor allem gekennzeichnet durch die Überschneidung mit dem Geschäftskern von Triberg und weiterhin dadurch, daß es sowohl geschlossene als auch offene Bebauung umfaßt, wobei der neue Schwerpunkt freilich in letzterer liegt. In dem gesamten Häufungsgebiet öffentlicher Dienste überwiegen die lokalen Einrichtungen deutlich. In unmittelbarer Nähe des Marktplatzes, doch von ihm abgesetzt, finden sich Ortskrankenkasse und Arbeitsamt. Die übrigen öffentlichen Dienste sind recht weitläufig über das restliche Stadtgebiet verteilt. Rechnet man die Wallfahrtskirche zu den regionalen Einrichtungen, was zu vertreten ist, so überwiegen außerhalb des Viertels öffentlicher Dienste jene regionaler Reichweite. Wenn man weiterhin Hauptstraße und Marktplatz als „Altstadt" betrachtet, so dominieren in ihr die lokalen Dienste.

Ein völlig anderes Bild bietet Eichstätt (Karte 1). Hier häufen sich die öffentlichen Dienste deutlich in zwei Gebieten. Das eine, die ganze ehemalige Dom- und Jesuitenstadt um Residenz- und Leonrodplatz einnehmend, erreicht die höchste Verdichtung von allen unseren Beispielstädten. In seinem westlichen Teil haben vorwiegend staatliche Behörden die Nachfolge der einstigen hochstiftischen Ämter übernommen. Im östlichen Teil dominieren neben bischöflichem Palais und Ordinariat Schulen und Kirchen. In diesem kräftig ausgebildeten Gebäudekomplex öffentlicher Dienste wurde der eigentlich geistliche Bezirk völlig an die Peripherie gedrängt. Er zieht vom Dom nach Osten und dann am Rande der Altstadt nach Süden. In der ganzen Domstadt sind die Dienste regionaler Reichweite geradezu geballt, dagegen überwiegen die lokalen in der nördlichen Altstadt, der ehemaligen Bürgerstadt. Beide in ihrer Hauptfunktion so unterschiedlichen Altstadtteile — die Bürgerstadt enthält den Kern des Geschäftsgebietes — sind durch den Domplatz klar voneinander getrennt. Südlich davon gibt es nur an dem Platze selbst zwei Läden, nördlich und östlich kommen nur wenige öffentliche Dienste vor und diese in weiter Streuung. Eine zweite, aber recht lose Ansammlung öffentlicher Dienste befindet sich östlich der Altstadt, an den dortigen Teil des Geschäftsgebietes nach Osten hin anschließend. Hier reihen sich, von Wohnhäusern durchsetzt, Staatliche Bibliothek, Kapuzinerkirche, Krankenhaus, Oberrealschule, Allgemeine Ortskrankenkasse, Arbeitsamt und der Neubau der Pädagogischen Hochschule[22], mit Ausnahme der Kirche also ausschließlich Dienste regionaler Reichweite. Die Zahl der sonstigen öffentlichen Einrichtungen in der Stadt ist klein. Sie liegen fast sämtlich westlich der Altstadt. Nur die Kaserne der

[22] Auf Karte 1 noch nicht bzw. nicht mehr dargestellt.

Bereitschaftspolizei liegt im äußersten Osten der Stadt[22]. Auch hier sind die regionalen Dienste in der Überzahl.

Zwar befindet sich in Eichstätt das Schwergewicht der öffentlichen Dienste in der Domstadt, und die Altstadt im ganzen umfaßt etwa 60% aller öffentlichen Einrichtungen; doch ist in der östlichen Außenstadt jene zweite Häufung öffentlicher Dienste entstanden, deren Bedeutung durch die Neubauten der letzten Jahre verstärkt worden ist.

Anders ist es in Hofheim (Karte 9). Hier liegen ebenfalls die meisten öffentlichen Dienste in der Altstadt, doch zeigen sie hier, von der südöstlichen Nachbarschaft des Marktplatzes abgesehen, Streulage. Nahe am Marktplatz versammeln sich allerdings zwei Volksschulgebäude, von welchen eines auch als Rathaus dient, ferner die Pfarrkirche und das Landratsamt. In einiger Entfernung folgen Landwirtschaftsamt, Finanzamt, Amtsgericht, Landpolizeistation, Notariat und Gesundheitsamt. Hier herrschen also die regionalen Dienste bei weitem vor. Hervorzuheben ist, daß sich öffentliche Dienstgebäude unter die Geschäftshäuser mischen und so die Geschäftshausdichte am Marktplatz und in der Landgerichtsstraße herabsetzen. Außerhalb der Altstadt wurden Bahnhof, Postamt und Krankenhaus schon vor 1914 errichtet; erst in den letzten Jahren folgten die Ortskrankenkasse und das Gebäude der künftigen Mittelschule[23] im Norden, die Kreisberufsschule im Süden. Damit überwiegen auch in der Außenstadt die regionalen Dienste.

Die fünf auf Karten dargestellten Beispiele erbringen hinsichtlich der Lage der öffentlichen Dienstgebäude nur einen gemeinsamen Zug: Die öffentlichen Dienste neigen zu einer mehr oder minder deutlichen Häufung und Viertelbildung in verschiedenen Teilen der Kleinstädte. Nach Situation und Gefüge sind auffallende Gemeinsamkeiten nur in Cham und Bretten zu erkennen gewesen. Da diese wenigen Beispiele keine allgemeineren Schlüsse zulassen, seien im folgenden Gewicht und Verteilung der öffentlichen Dienste in den übrigen sieben Städten kurz damit verglichen.

Lichtenfels erinnert in der Anordnung seiner öffentlichen Einrichtungen sehr an Cham, bilden sie doch in der östlich an die Altstadt anschließenden Kronacher Straße und ihren Nebenstraßen ein deutliches eigenes Viertel. In älterer Villenbebauung reihen sich locker nicht weniger als zehn Amtsgebäude, eine Kirche und drei Schulen. Dabei werden die Bauten vom Stadtinnern nach außen zu immer jünger. Dieses Viertel, durch das Obere Tor deutlich vom Geschäftsgebiet in der Altstadt abgesetzt, umfaßt vorwiegend öffentliche Dienste regionaler Reichweite. Dagegen besitzen drei von vier öffentlichen Institutionen in der Altstadt, sämtlich im Geschäftsgebiet gelegen, nur lokale Zuständigkeit. Die übrigen öffentlichen Dienste außerhalb des Geschäftsgebietes bzw. der Altstadt nehmen, von Postamt und Bahnhof in deren unmittelbaren Nachbarschaft abgesehen, disperse Lage ein. Sie sind überwiegend regionaler Reichweite. Nur wenn man die noch selbständige Gemeinde Seubelsdorf zu Lichtenfels rechnet, da sie unmittelbar an die Stadt anschließt, weist das Stadtgebiet auch fünf sublokale Institutionen auf, nämlich Kirche und Poststelle in Seubelsdorf, zwei Volksschulen in Lichtenfels und eine in Seubelsdorf.

Dem gleichen Typ in der Verteilung der öffentlichen Dienste gehört auch Miesbach an. Hier ist auf der obersten Terrasse östlich des Schlierachtales, vom alten Markt und vom Geschäftsgebiet sowohl in der Horizontalen als auch in der Vertikalen klar getrennt, ein Viertel öffentlicher Dienste entstanden, das in sich eine deutliche Trennung nach Schulen und Behörden erkennen läßt. Zu den ersteren zählen Land- und Almwirtschaftsschule, Mädchen- und Knabenvolksschulen und Berufsschule. Das südlich anschließende Behördengebiet umfaßt fünf Gebäude mit Diensten regionaler Reichweite. Faßt man in Miesbach die Altstadt nicht zu eng auf und bezieht auch die am westlichen Rande des alten Marktes gelegenen öffentlichen Einrichtungen (Rathaus, Bahnhof, Postamt, evangelische Kirche) ein, so zeigt sich hier eine Mehrheit von Diensten lokaler Reichweite. Die restlichen öffentlichen Institutionen der Stadt liegen im Westen und Süden verstreut und besitzen vorwiegend regionale Zuständigkeit.

[23] Auf Karte 9 noch nicht dargestellt.

Dem hier herausgeschälten Typ von vier Beispielstädten mit deutlichen Vierteln öffentlicher Dienste allein in der Außenstadt läßt sich auch Crailsheim zuordnen, freilich unter der Einschränkung, daß dort zwei derartige Ansammlungen erkennbar sind. Die eine, größere und lockere, schließt südlich an die ehemalige Altstadt an und reicht mit ihrem Ausläufer, dem Nachfolgebau des einstigen markgräflichen Schlosses, in deren äußerste Südostecke hinein. Das ist im Straßenbild allerdings nicht erkennbar, da die Altstadt gerade hier nach den Kriegszerstörungen ausgesprochen locker wiederaufgebaut worden ist. Allein schon das ehemalige Schloß enthält eine Fülle von Behörden, die über die Stadt hinaus wirken. In diesem Häufungsgebiet öffentlicher Dienste herrschen damit solche von regionaler Reichweite durchaus vor.

Klar vom Geschäftsgebiet, noch mehr aber von der Altstadt abgesetzt ist ein kleiner Schulbezirk im NE der Stadt. Hier, an der Schönebürgstraße, stehen die Gebäude von Gewerbe-, Handels- und Volksschule samt der Turnhalle dicht beisammen. In geringem Abstand liegt nordwestlich davon die Jugendherberge. Hier überwiegen wiederum die Einrichtungen mit regionaler Reichweite. Von den wenigen öffentlichen Institutionen der Altstadt haben dagegen die meisten nur lokale Bedeutung.

Die übrigen öffentlichen Dienste in der Außenstadt zeigen eine bestimmte Anordnung nach ihrer jeweiligen Reichweite. In der Nähe der Altstadt und damit des Geschäftsgebietes haben sie fast ausschließlich regionale, in den weiter davon entfernten äußeren Stadtteilen dagegen sublokale Reichweite. Die sublokalen öffentlichen Dienste erreichen unter allen zwölf Beispielstädten in Crailsheim ihre höchste Zahl. Sowohl Altenmünster als auch Ingersheim besitzen je eine eigene Kirche, Volksschule, Poststelle und eine Zweigstelle der Stadtverwaltung. Außerdem findet sich eine Poststelle in einer neuen Wohnsiedlung im NW der Stadt; in der weitläufigen Weststadt gibt es eine Volksschule und eine katholische Kirche. Danach sind auch die Volksschulen in der Altstadt und in deren Nähe und die beiden dortigen Kirchen zu den sublokalen Einrichtungen zu rechnen. Deren Zahl erreicht damit in Crailsheim die schon stattliche Summe von insgesamt fünfzehn.

Andere Lagegruppierungen der öffentlichen Dienste als in Cham, Bretten, Lichtenfels, Miesbach und Crailsheim herrschen in den Städten Säckingen, Windsheim und Buchloe. Hier lassen sich, wie in Eichstätt, jeweils zwei Häufungen erkennen, wobei eine innerhalb, die zweite außerhalb der Altstadt gelegen ist. In Säckingen wird die Ostseite des Münsterplatzes von öffentlichen Einrichtungen eingenommen. Dieser wirkt, ähnlich wie in Eichstätt der Domplatz, als Grenze zum Geschäftsgebiet. In unmittelbarer Nachbarschaft des Fridolinsmünsters und des Rathauses werden künftig Landratsamt, Notariat und Landpolizei im Gebäude des früheren Klosters ihren Sitz haben. Amtsgericht und Finanzamt, welche sich bisher hier befanden, ziehen dagegen in das westlich an die Altstadt anschließende Gebiet um Scheffel-, Garten- und Gießenstraße um. An der Scheffelstraße befinden sich bereits Domänenamt, Forstamt, Gesundheitsamt und Ortskrankenkasse, in nächster Nähe auch die Knabenvolksschule. Berücksichtigt man, daß auch das Arbeitsamt in dieses Gebiet übersiedeln soll, so erhellt daraus dessen zunehmende Bedeutung als Standort öffentlicher Dienste. Sie wird noch dadurch erhöht, daß an der Scheffelstraße drei Geschäftsstellen von Verbänden und Innungen lokalisiert sind, die zu den öffentlichen Diensten in einem weiteren Sinne gezählt werden können. Freilich wirkt diese Funktion nicht auch physiognomisch bestimmend, mischen sich doch zahlreiche Wohnhäuser zwischen die öffentlichen Dienstgebäude. Im gesamten Stadtgebiet herrschen die Dienste regionaler Reichweite vor, in der Altstadt freilich nur knapp. In Obersäckingen sind zudem mit Pfarrkirche und Volksschule zwei Einrichtungen sublokaler Bedeutung vorhanden. Berücksichtigt man die entsprechenden Institutionen in der Altstadt und deren Nähe, so steigt ihre Zahl auf vier.

Auch in Windsheim gruppieren sich öffentliche Dienste am Marktplatz und nehmen dessen West- und Nordseite ein (Rathaus mit Kreisschulamt, Pfarrkirche, Heimatmuseum, Amtsgericht und Notariat, Landpolizeistation). Sie sind hier völlig vom Geschäftsgebiet umschlossen und mischen sich mit ihm, da das Rathaus auch Läden beherbergt. Weit weniger kompakt, ja ausgesprochen locker

ist eine Ansammlung öffentlicher Dienste im Neubaugebiet nördlich bis nordöstlich der Altstadt, von dieser und dem Geschäftsgebiet völlig getrennt. Hier fügen sich Oberrealschule, katholische Kirche und Ortskrankenkasse im Westen und Arbeitsamt und Volksschule im Osten der Wohnbebauung ein. Unter Berücksichtigung der übrigen öffentlichen Dienste ergibt sich, daß in der Altstadt und gleichzeitig im Geschäftsgebiet die öffentlichen Dienste regionaler Reichweite überwiegen, außerhalb hingegen jene lokaler und regionaler Bedeutung sich etwa die Waage halten.

Ähnlich sind die Verhältnisse in Buchloe. Hier schließt innerhalb des alten Marktes eine Ansammlung öffentlicher Einrichtungen am Marktplatz an das Geschäftsgebiet an. Nimmt man das weiter abgelegene Amtsgericht hinzu, so erweist sich, daß der alte Ortskern weiterhin Sitz der meisten öffentlichen Dienste geblieben ist, während das wirtschaftliche Schwergewicht in der Neustadt gegen den Bahnhof hin liegt. An der Naht zwischen den beiden genannten Stadtteilen gruppieren sich im Süden Mittelschule, Volksschule, Krankenhaus und evangelische Kirche, einen eigenen, zwar kleinen, aber deutlichen Komplex bildend. Sowohl in der Neustadt als auch im alten Markt erreichen die öffentlichen Dienste regionaler Reichweite eine knappe Mehrheit.

Unter allen zwölf Beispielstädten bildet nur Isny eine Ausnahme. In dieser Stadt läßt sich keinerlei Häufung öffentlicher Dienste erkennen. Allein das private Technikum weitet sich in der alten Espantorvorstadt mehr und mehr zu einem eigenen Komplex aus. Ansonsten treten öffentliche Einrichtungen allenfalls paarweise auf, doch ist das für unsere Bestimmung nicht ausreichend. In ihrer dispersen Lage zeigen die öffentlichen Dienste in der Altstadt überwiegend lokale, in den äußeren Stadtteilen dagegen regionale Reichweiten. Obwohl erstere zumeist in Geschäftsstraßen liegen, üben sie infolge ihrer geringen Zahl kaum einen Einfluß auf die Geschäftshausdichte aus.

c. Regeln in der Verteilung der öffentlichen Dienste

Bei aller verwirrend anmutenden Vielfalt hat der vorige Abschnitt gewisse Wiederholungen in der Anordnung der öffentlichen Dienste im Stadtgebiet ergeben, die bereits andeutungsweise zu einer Typisierung verwendet wurden. Im folgenden seien die Ergebnisse zusammengestellt.

Zunächst läßt sich die Frage, ob in den Kleinstädten die Gebäude öffentlicher Dienste gehäuft auftreten, mit einem eindeutigen Ja beantworten, wobei allerdings auf die Ausnahme Isny hingewiesen werden muß. In elf von den zwölf untersuchten Städten bilden die öffentlichen Dienste insgesamt 16 Häufungsgebiete. Deren Ausmaß hängt vor allem davon ab, daß eine genügend große Zahl öffentlicher Dienste vorhanden ist. Kreisstädte sind hier also bevorzugt. Die stärkste Verdichtung ist in Eichstätt zu beobachten; gering bleibt sie in Crailsheim (Spitalstraße), Hofheim, Triberg und Windsheim (Außenstadt). Hier wie auch in den meisten anderen Städten mischen sich Wohnhäuser mit wechselndem Anteil zwischen die Gebäude der öffentlichen Dienste. In Eichstätt dienen immerhin die Obergeschosse der Dienstgebäude in der Domstadt noch als Beamtenwohnungen. Das heißt also, daß auch in den Gebieten gehäufter öffentlicher Dienste in den Kleinstädten diese Funktion stets gepaart mit der Wohnfunktion auftritt. Hier liegt eine Analogie zum Geschäftsgebiet vor, wo ja die Obergeschosse der Geschäftshäuser in der Regel ebenfalls Wohnungen enthalten. Da gerade die öffentlichen Dienste häufig ganze Gebäude einnehmen (größere Behörden, Schulen), ist eine solche vertikale Gliederung nach Funktionen hier weit weniger möglich als bei Geschäftshäusern. Mengen sich Wohnhäuser unter die

Gebäude der öffentlichen Dienste, so läßt sich hierin eine Umformung der im Geschäftsgebiet senkrechten Funktionsgliederung in eine Durchmischung auf der Waagrechten erkennen. In beiden Fällen muß die Wohnbevölkerung nicht auch gleichzeitig der jeweils räumlich benachbarten Arbeitsstätte zugeordnet sein. Es gibt ja in den Oberstockwerken über einem Laden häufig fremde Mieter. Ebenso leben in den Wohnhäusern neben öffentlichen Gebäuden nur in manchen Fällen die dort beschäftigten Beamten und Angestellten[24].

Diese Überlegung führt dazu, auch dann Straßen mit mehreren Behörden, Schulen u. dgl. als Gebiet oder Viertel öffentlicher Dienste zu bezeichnen, wenn sie von zahlreichen Wohnhäusern durchsetzt sind. Hierfür diene die Kronacher Straße in Lichtenfels als Beispiel. Von den 43 Häusern dieser Straße sind 13 ganz oder zum Teil mit öffentlichen Diensten besetzt. Obwohl sie damit nur ein Drittel aller Gebäude an dieser Straße ausmachen, wirkt diese doch als Schul- und Behördenstraße und erst in zweiter Linie als Wohnstraße. Nirgends im übrigen Stadtgebiet ist die Zahl der öffentlichen Dienste auf gleicher Fläche so groß wie hier. Somit können diese selbst bei einem noch niedrigeren Gebäudeanteil das Bild einer Straße bestimmen.

Freilich äußern sich die öffentlichen Dienste physiognomisch weit weniger lebhaft als etwa die Läden im Geschäftsgebiet oder die Fabriken in einem städtischen Industriegebiet. Behörden- und Schulstraßen erscheinen oft ruhig, zuweilen beinahe leer, es sei denn, sie sind gleichzeitig Hauptverkehrsstraßen (Lichtenfels, Cham). Die Schulen, Bahnhöfe und Kirchen wirken sich nur zeitweise stark belebend aus, Ämter allenfalls zu Beginn und am Ende der Bürozeit.

Welche Lage nehmen nun diese Häufungsgebiete der öffentlichen Dienste zum Geschäftsgebiet und zur Altstadt ein? Mit ersterem überlappen sie sich nur in wenigen Fällen, nämlich in Hofheim, Windsheim und Triberg und auch dort nur teilweise, vor allem randlich. In allen anderen Städten schließen sie entweder an das Geschäftsgebiet an oder aber sie sind deutlich davon abgesetzt[25]. Gebäude, die sowohl öffentliche Dienste als auch Läden beherbergen, sind äußerst selten (so die Rathäuser von Cham und Windsheim). Gerade die öffentlichen Dienste neigen in ihren Gebäuden zu funktionaler Ausschließlichkeit. Sofern also öffentliche Dienste in größerer Zahl auf verhältnismäßig kleinem Raum vorkommen, ist für Läden kein Platz mehr vorhanden. Daher erklärt sich auch die Unterbrechung des Geschäftsgebietes von Cham in der Ludwigstraße.

Wo eine derartige funktionale Differenzierung fehlt oder nur angedeutet ist, wie in Hofheim, zeigt das Geschäftsgebiet ohnedies geringen Nutzungsgrad. Zudem sind dort die Amtsgebäude, dem 19. Jahrhundert

[24] Vgl. hierzu Kapitel III, C, Abschnitt 3.

[25] Eine solche Lage ist auch den Karten *L. Billers* (1932) von Neiße, Ottmachau und Patschkau, der Karte von Duderstadt bei *H. Sauerteig* (1940) und der Arbeit von *K. Kinkel* (1952) für Erbach und Michelstadt zu entnehmen, während die Karte von Bremervörde *(W. Wöhlke, 1952)* nichts näheres erkennen läßt. Die Karte *K. F. Gänsäuers* (1959) von Waldbröl zeigt zwei schwache Häufungsgebiete öffentlicher Dienste, an das Geschäftsgebiet im NW und NE anschließend.

entstammend, im großen und ganzen den heutigen Bedürfnissen angemessen. Es bestand also noch keine zwingende Notwendigkeit, sie zu verlegen. In Windsheim knüpfen die öffentlichen Dienste der Innenstadt an das gemischt genutzte Rathaus und das Amtsgericht an; es gilt hier ähnliches wie für Hofheim.

Noch mannigfaltigere Möglichkeiten ergeben sich aus der Anordnung der Häufungsgebiete öffentlicher Dienste zur Altstadt als dem baulichen Kern der Kleinstädte. In den drei oben genannten Fällen liegen sie innerhalb der Altstadt (Windsheim, Hofheim) oder reichen in sie hinein (Triberg). Letzteres gilt auch für das Schloß in Crailsheim, doch ist dort die Altstadt physiognomisch kaum mehr zu erkennen. In Eichstätt liegt das kompakteste Viertel öffentlicher Dienste in der Altstadt. Es ist in seiner Geschlossenheit klar von deren übrigen Teilen abgrenzbar. Schließlich zeigen noch Säckingen am Münsterplatz und Buchloe in der Umgebung des Rathausplatzes die gleiche Erscheinung, freilich im Vergleich mit Eichstätt nur schwach.

In den meisten dieser Fälle knüpfen die Häufungsgebiete öffentlicher Dienste in den Altstädten an Gebäude an, die schon seit langem in irgendeiner Weise Verwaltungsaufgaben dienen: in Eichstätt an die Residenz samt ihren Nebengebäuden, in Säckingen an das ehemalige Kloster, in Crailsheim an das Schloß, in Windsheim an das barocke Rathaus, und auch in Bretten finden sich im ehemaligen Stadtschloß mehrere Behörden. Derartige Gebäude sind meist durch eine Fülle verschiedener öffentlicher Dienste in ihren Mauern gekennzeichnet. Nur in Triberg und Buchloe, wo die eben beschriebene Erscheinung jung ist, und natürlich auch in Hofheim ist kein solcher historisch bedingter Kristallisationskern zu beobachten.

Häufig läßt sich neuerdings bei den öffentlichen Diensten *eine Entwicklungstendenz* ausmachen, *die — räumlich gesehen — zentrifugal gerichtet ist.* Besonders klar ist sie in Säckingen zu erkennen, wovon schon die Rede war. Meist äußert sie sich darin, daß Schulen aus der Altstadt in Neubauten in den locker bebauten äußeren Stadtteilen umziehen. Das war seit dem Ende des zweiten Weltkrieges in wohl allen der hier behandelten Städte der Fall. Aber auch verhältnismäßig junge öffentliche Dienste, wie Arbeitsämter und Ortskrankenkassen, wandern zuweilen aus der Altstadt ab (Lichtenfels). Die Ursachen hierfür sind in den zunehmenden Schülerzahlen bzw. in umfangreicheren dienstlichen Aufgaben zu sehen. Sie erzwingen eine Vergrößerung, die in den engen Altstädten oft nicht möglich ist. Selbst die Niederlassung völlig neuer öffentlicher Dienste in den äußeren Stadtteilen wirkt sich als relative Schwächung von Häufungen innerhalb der Altstadt aus. Auf diese Weise neu entstehende Viertel öffentlicher Dienste ziehen allmählich Institutionen aus der Altstadt und den übrigen Teilen des Stadtgebietes an, wie das besonders für Säckingen nachgewiesen werden konnte, aber auch in Lichtenfels zu beobachten war. Voraussetzung hierzu ist, daß die öffentliche Hand über genügend Baugrund in einem bestimmten Stadtteil verfügt oder das notwendige Gelände erwerben kann.

Zusammenfassend läßt sich hierzu also sagen: Die Häufung öffentlicher

Dienste und damit die Bildung eigener Viertel ist in Kleinstädten eine allgemein verbreitete Erscheinung, sofern die Zahl der öffentlichen Dienste genügend groß ist. Nur in wenigen Fällen verzahnen oder überlappen sich diese Viertel öffentlicher Dienste mit dem Geschäftsgebiet. Es besteht vielmehr die Tendenz zur Trennung beider. Was die Lage von Altstadt und Gebieten öffentlicher Dienste betrifft, so fallen beide nur in Hofheim weitgehend zusammen. In einigen Fällen sind zwei voneinander getrennte Viertel öffentlicher Dienste in Altstadt und Neustadt vorhanden (Eichstätt, Säckingen, Windsheim, Buchloe). Meist aber sind die öffentlichen Dienste außerhalb der Altstadt, aber in deren naher Nachbarschaft gehäuft (Crailsheim, Lichtenfels, Cham, Bretten, Miesbach). Schon diese Verteilung läßt vermuten, daß unter den öffentlichen Diensten eine Tendenz zum Verlassen der Altstadt und damit meist auch zur Trennung vom Geschäftsgebiet besteht.

Es bleibt noch zu untersuchen, wie sich die öffentlichen Dienste nach ihrer jeweiligen Reichweite über das Stadtgebiet verteilen. Hierauf ist bei den einzelnen Städten bereits hingewiesen worden. Nun sei das Ergebnis zusammengestellt. Sieht man von Eichstätt ab, so hat sich in sechs Fällen die Altstadt als bevorzugter Sitz öffentlicher Dienste von lokaler Reichweite erwiesen (Crailsheim, Lichtenfels, Cham, Isny, Triberg, Miesbach). Dagegen überwiegen in den fünf Altstädten von Säckingen, Bretten, Windsheim, Buchloe und Hofheim die regionalen öffentlichen Dienste, wobei sie in Säckingen, Bretten, Windsheim an historisch bedingte Kristallisationspunkte anknüpfen. Die Altstadt von Eichstätt ist in sich gespalten: Herrschen in der Domstadt regionale Dienste bei weitem vor, so in der ehemaligen Bürgerstadt die lokalen.

Die äußeren, vorwiegend offen bebauten Stadtteile zeigen andere Verhältnisse. In elf Städten ist hier die Zahl der öffentlichen Dienste regionaler Reichweite größer als die der lokalen. Nur in der Außenstadt von Windsheim sind beide etwa gleich stark vertreten. Aus dem Überwiegen der regionalen öffentlichen Dienste in den äußeren Stadtteilen wird ersichtlich, daß unseren Kleinstädten und namentlich den Kreisstädten seit ihrem Ausbau im 19. Jahrhundert eine Fülle öffentlicher zentralörtlicher Aufgaben zugewachsen ist, für deren Ausübung in den Altstädten auf die Dauer nicht genügend Platz vorhanden war. Diese Entwicklung wird verständlich, wenn man die seit über hundert Jahren rasch zunehmenden und sich differenzierenden öffentlichen Verwaltungs-, Wohlfahrts- und Kulturaufgaben in Betracht zieht.

Vor allem gegen die Peripherie hin tritt die dritte Gruppe öffentlicher Dienste auf, die als sublokale bezeichnet werden. Sie kommen nur dort vor, wo in größerer Entfernung von den lokalen öffentlichen Diensten und damit häufig von der Altstadt große Wohnsiedlungen entstanden sind oder eingemeindete Dörfer sich zu Wohnvororten entwickelt haben. Das ist am deutlichsten in Crailsheim der Fall. Dort finden sich nicht weniger als 15 sublokale öffentliche Dienste. Es sind also die Aufgaben lokaler öffentlicher Dienste aufgespalten und z. T. in die Nähe des Stadtrandes hinaus verlagert worden, ein Vorgang, der in der Bildung des sublokalen Geschäftszentrums in Altenmünster seine Parallele

findet. In geringerer Zahl sind solche sublokalen Dienste vorhanden: In Lichtenfels mit Seubelsdorf (5), in Säckingen und Obersäckingen (4) und in Cham (1). Eichstätt bildet auch hier einen Sonderfall. Denn dort befinden sich nicht weniger als drei Pfarrkirchen, die also zu den sublokalen Diensten gerechnet werden müßten. Dagegen spricht aber die Lage aller drei Kirchen innerhalb der Altstadt und der Spitalvorstadt, so daß von ihnen kaum eine räumlich differenzierende Wirkung ausgeht; sodann auch die überragende Bedeutung des Domes und der Klosterkirche St. Walburg nicht nur für die Gesamtstadt, sondern weit über diese hinaus. Aus dem recht seltenen Auftreten sublokaler öffentlicher Dienste im eigentlichen Sinne ist wohl zu schließen, daß sie für Kleinstädte nicht typisch sind. Darauf wird in Kapitel IV, C, Abschnitt 2c näher einzugehen sein.

Wir können nunmehr zu einer Gliederung der Kleinstadt nach den vorherrschenden Reichweiten ihrer öffentlichen Dienste gelangen. Dabei zeigt die Altstadt sowohl nach der Zahl als auch nach dem Anteil der beiden Hauptgruppen die größten Schwankungen. In ihr sind lediglich bestimmte, immer wiederkehrende öffentliche Einrichtungen lokaler Zuständigkeit zu finden. Sofern eine größere Zahl öffentlicher Dienste regionaler Reichweite überhaupt vorhanden ist, kann diese allerdings auch in der Altstadt die Zahl der lokal zuständigen Einrichtungen übertreffen.

In den an die Altstadt anschließenden vorwiegend offen bebauten Stadtteilen befindet sich meist die einzige oder eine zweite Häufung öffentlicher Dienste. Hier überwiegt durchwegs die regionale Reichweite, doch ist auch die lokale mit bestimmten Vertretern (Volksschulen, Kirchen, Postämtern) anzutreffen. Dieses im Stadtgrundriß meist als Sektor ausgebildete Viertel zeigt die größte Regelmäßigkeit. Nur in einigen Kleinstädten finden sich öffentliche Dienste sublokaler Reichweite in Siedlungen oder eingemeindeten Ortschaften am Stadtrande und, der Aufgabenteilung entsprechend, auch in der Altstadt oder doch in ihrer Nähe.

3. Die kleinstädtische Industrie in ihrer räumlichen Anordnung

Die Industrie zählt im Gegensatz zum Handel und zu den mannigfachen privaten und öffentlichen Diensten nach *H. Bobek* (1927, S. 224) zu den „zufällig städtischen Arbeitszweigen". Hierbei muß aber zumindest die Nahbedarfsindustrie ausgenommen werden, zu welcher *E. Otremba* auch das städtische Handwerk rechnet. Da sie in ihrer „Stärke . . . in einem linearen Verhältnis zur Bevölkerungszahl steht" (*E. Otremba,* 1960, S. 307), ist sie in jeder Stadt vertreten. Molkereien, kleinere Brauereien, Schlachthäuser, Wasser- und Gaswerke, Druckereien, die vornehmlich hierher zu zählen sind, gehören sozusagen von vorneherein zur gewerblichen Ausstattung jeder nicht zu kleinen Stadt. Ganz anders die übrige Industrie, deren wirtschaftliche Verflechtung sehr weit ausgreifen kann. Sie wird bei einem Gang durch eine Stadt eigentlich als „die Industrie" empfunden. Aber auch diese, vorwiegend für den Fernbedarf arbeitenden Industrien vermögen die zentrale Stellung einer Stadt in ihrem Umlande mittelbar zu erhöhen, wie auf Seite 15 dargelegt wurde.

Die Eigenschaft einer Stadt, auch Sitz von Industrie zu sein, ist um so kräftiger entwickelt, je schwächer die übrigen städtischen Funktionen, wie Versorgung und öffentliche Dienste regionaler Reichweite, ausgeprägt sind. Dementsprechend sind die meisten der zwölf Beispielstädte, die nicht Kreisstädte sind, stark industrialisiert, was auch in ihrer Physiognomie zum Ausdruck kommt (Bretten, Windsheim, Isny, Triberg; nicht jedoch Buchloe). Aber selbst dort, wo die Industrie nicht dominiert, ist sie vorhanden oder doch im Begriffe sich niederzulassen (Eichstätt). Es wurde schon darauf hingewiesen, welche große Bedeutung der Industrie als Auslöser oder Beschleuniger städtischer Entwicklung zukommt. Wenn sie auch nicht zu den notwendigen städtischen Funktionen zählt, so gehört sie doch in vielen Städten zu den wichtigsten. Das in den Raum übertragene funktionale Gefüge einer Stadt wird auch von ihr bestimmt. Sie nimmt mitunter erhebliche Flächen ein, so daß man häufig von echten Industrievierteln sprechen kann. Diese Industrieflächen sollen im folgenden nach Ausdehnung und Lage untersucht werden. Zu diesem Zweck wurden sie in den beigegebenen Karten 1, 3, 5, 7 und 9 eigens bezeichnet.

a. Die Industrie in den Beispielstädten

Unter allen zwölf Beispielstädten besitzt Bretten die ausgedehntesten Industrieflächen (Karte 3). Sie erstrecken sich im Süden und Westen der Stadt entlang der Bahnlinie nach Heilbronn und nehmen auch im Zwickel zwischen beiden Bahnkörpern ein großes, geschlossenes Gebiet ein. Hier haben sich die beiden Herdfabriken niedergelassen, dazu eine Anzahl von Werken der Metall- und Kunststoffindustrie. Das Viertel wird durch ein eigenes Industriegleis erschlossen und ist damit eisenbahnorientiert, knüpft freilich auch an die wichtige Pforzheimer Straße an. Ein sehr junges Industriegelände im Westen der Stadt[26] umfaßt einige Betriebe der Leichtindustrie, die nach den Bebauungsbestimmungen rauch- und lärmfrei arbeiten müssen, da es sich um ein gemischtes Wohn- und Gewerbegebiet handelt. Die Brettener Industrie ist damit klar vom Geschäftsgebiet und auch von den öffentlichen Diensten getrennt, eine Erscheinung, die auf die zielstrebige, schon in den zwanziger Jahren einsetzende Stadtplanung zurückzuführen ist. Auch die Altstadt ist industriefrei.

Diese letzten Feststellungen treffen im großen und ganzen auch für Crailsheim, Cham, Hofheim und Windsheim zu. In Crailsheim liegt das bevorzugte Industriegelände westlich des Bahnhofes. Die Bezirksmolkerei vertritt dort die Nahbedarfsindustrie, ringsum gruppieren sich, von Wohnhäusern nur wenig durchsetzt, Maschinen- und Textilfabriken und ein Nahrungsmittelbetrieb. Auch hier ist eine Orientierung zur Eisenbahn vorhanden, liegt doch der Güterbahnhof in nächster Nähe. Außerdem führt ein Industriegleis zur Fabrikstraße. Sowohl die Industrie als auch die benachbarte Wohnsiedlung befinden sich in Expansion, ohne sich dabei stark zu durchmischen. Die restlichen Industriebetriebe sind über das sonstige Stadtgebiet verteilt und treten nach Größe und Physiognomie nur wenig in Erscheinung.

In Cham (Karte 5) ist das Industriegelände durch den Bahnkörper klar von der übrigen Stadt geschieden. Ein Großsägewerk knüpft sowohl an den früher für den Holztransport bedeutsamen Regen als auch an die Eisenbahn an. Weiter westlich folgt eine Bettfedernfabrik und danach das Zweigwerk eines Textilunternehmens. Die zahlreichen anderen, kleineren Industriebetriebe sind über die übrigen Stadtteile hin verstreut.

Auch Hofheim (Karte 9) besitzt ein Industriegelände, das durch die Bahnanlagen vom größten Teil der übrigen Stadt geschieden ist. Es umfaßt ein Sägewerk mit einem Umspannwerk und großen Lagerplätzen, dazu im SW die zwei

[26] Auf Karte 3 nicht mehr dargestellt.

erst 1960 errichteten Textilbetriebe. Wenn auch, vom Sägewerk abgesehen, die Industrie weit mehr straßen- als eisenbahnorientiert ist, fällt doch die Nachbarschaft zur Bahn auf.

Eine sehr geschlossene Anordnung zeigt die Industrie in Windsheim, obwohl sie hier auf drei Gebiete verteilt ist. Größte Ausdehnung erreicht das Industrieviertel im Norden der Stadt, wo sich je eine Eisengießerei, Maschinenfabrik, Schuhfabrik, Weberei, Wäschefabrik und ein Betonwerk beiderseits der Bahnlinie gruppieren. Durch Straßen deutlich abgegrenzt, schließen sich Wohngebiete und öffentliche Dienste an, im Westen der Kurpark mit dem Kurhaus. Westlich von diesem liegt, durch Ackerland geschieden, ein großes Gipswerk, zu dem ein Industriegleis führt. Auch der dritte Industriekomplex, südöstlich der Altstadt gelegen, besitzt Eisenbahnanschluß. Er wird von den Betriebsgebäuden einer großen Landmaschinenfabrik gebildet. Die übrigen Industriebetriebe liegen dispers: Mälzerei und Molkerei in Bahnhofsnähe, eine Brauerei und eine Großklempnerei am Rande der Altstadt. Sie alle dienen vorwiegend dem Nahbedarf. Das Geschäftsgebiet wird von der Industrie gemieden.

Die bisher besprochenen fünf Städte sind, wie erwähnt, durch die klare Trennung zwischen Industriegebieten und Geschäftsgebiet bzw. Altstadt gekennzeichnet. Anders ist dies in Triberg, Isny, Säckingen, Lichtenfels und Miesbach. Hier reicht die Industrie bis ins Geschäftsgebiet bzw. in die Altstadt, freilich unter verschiedenen Umständen.

In Triberg ist die ungewöhnliche Verzahnung von Industrie- und Geschäftsgebiet vorwiegend durch das Relief bedingt. Unmittelbar hinter der westlichen Häuserzeile der Hauptstraße (Karte 7), mit einzelnen Gebäuden bis an sie vorstoßend, reiht sich eine Kette von Industriewerken entlang der Gutach. Sie fehlen aber auch an ihren Nebenbächen nicht. Trotz dieser engen Nachbarschaft von Geschäftsgebiet, das während der Saison vom Fremdenverkehr beherrscht wird, und der Industrie mit ihrer völlig anderen Physiognomie und ihrem anderen Lebensrhythmus kann man nicht eigentlich von einer Durchmischung der Funktionen sprechen. Es handelt sich vielmehr um eine Verzahnung, können doch beide Funktionen, wie Karte 7 zeigt, deutlich im Raum geschieden werden. Die Industriewerke, fast alle schon im 19. Jahrhundert entstanden, orientierten sich nicht nur an der Wasserkraft, sondern auch an dem zur Verfügung stehenden leicht bebaubaren Baugrund. Dieser war allein im Talgrunde zu finden. Die große Zahl einzelner Fabrikkomplexe ist freilich nicht nur aus den topographischen Gegebenheiten erklärbar, sondern ebenso aus der klein- bis mittelbetrieblichen Struktur, die für die bodenständige schwarzwälder Industrie weithin charakteristisch ist. Das Viertel öffentlicher Dienste ist, auf und an einem Sporn gelegen, trotz aller räumlichen Nähe von der Industrie abgesetzt. So zeigt Triberg, stellvertretend für viele Städtchen in industriereichen Tälern der Mittelgebirge, einen schroffen Wechsel von Stadtgebieten unterschiedlicher vorherrschender Funktion auf kleinstem Raum, der sich dennoch geographisch gliedern läßt.

Auch in Isny hat sich die Industrie im Geschäftsgebiet erhalten; hier freilich nur an einer Stelle geringen geschäftlichen Nutzungsgrades und zudem mit einem Betrieb, dessen Anfänge bis 1804 zurückgehen. Seitdem verlagerte das Unternehmen, eine Seidenzwirnerei, seine Fertigungsstätten schrittweise, zunächst an den Rand der Altstadt und dann aus ihr hinaus, blieb aber in ihrer nächsten Nähe. Im Osten und SE finden sich Industriebetriebe in größerem Abstand von der Altstadt. In jüngster Zeit hat sich ein zunehmend Geschlossenheit annehmendes Industrieviertel im NE der Stadt herausgebildet. Hier befinden sich die größeren jungen Industriegründungen, an Ausfallstraßen und Bahnhof anknüpfend. Trotz aller Nähe von den jungen Wohnsiedlungen abgesetzt, greift das Industrieareal weit aus der bis jetzt bebauten Fläche nach NE vor.

Auch in Säckingen arbeitet einer der größten Betriebe der Stadt, eine Zahnfabrik, in einem alten Gebäude im Westen der engen Altstadt. Im Norden und Westen finden sich außerhalb der Altstadt die Industriebauten des 19. Jahrhunderts. Sie sind nicht nur durch ihre schmucklosen Fabrikgebäude gekenn-

zeichnet, sondern auch dadurch, daß sie mit der zumeist geschlossenen oder halboffenen Wohnvorstadtbebauung des 19. Jahrhunderts eine Einheit bilden. Diese ältere Industrie entsendet einen Ausläufer nach Norden in das Tal der Gießen. Die dortige Weberei, ursprünglich wasserkraftständig, stellte erst vor wenigen Jahren ihren Betrieb ein. Die junge Industrie Säckingens zeigt dagegen eindeutig Richtung Westen. An der Basler Straße treten eine Kunstseidenfabrik und ein Fertigungsbetrieb für biegsame Wellen beherrschend in Erscheinung. Südlich anschließend, zwischen Bahnlinie und Rhein, liegt das künftige, von der Stadtplanung bestimmte Industriegebiet, wo sich bereits eine chemisch-pharmazeutische Fabrik niedergelassen hat. Damit weist heute die Säckinger Industrie eine deutliche, wenn auch lockere Häufung im Westen und SW der Stadt auf, die sich künftig noch verdichten dürfte.

Bei allen Unterschieden, die Säckingen, Isny und Triberg gegenüber der erstgenannten Gruppe von Städten aufweisen, lassen sie sich ihr insoweit zuordnen, als in allen diesen acht Städten die Industrie zumindest zu einem erheblichen Teil klar erkennbare Viertel bildet. Dies ist in den vier übrigen Städten anders.

Erwuchs in Säckingen Industrie mitten in der Altstadt, ohne dabei Geschäftsgebiet und Häufungsgebiet öffentlicher Dienste zu berühren, so ist ersteres in Lichtenfels der Fall. Hier steht am Marktplatz das Hauptgebäude des größten Unternehmens der Korbwarenindustrie am Obermain. Allerdings ist diese Kennzeichnung einzuschränken. Die Fabrikationsstätten befinden sich zum größten Teil außerhalb der Stadt. Das Stammhaus am Lichtenfelser Marktplatz dient vorwiegend der Verwaltung und Fertigwarenlagerung, dazu als Ablieferungsstelle für mehrere hundert Heimarbeiter. Um die Altstadt herum gruppieren sich, ähnlich wie in Säckingen, ältere Industriebetriebe. Es handelt sich um zwei Brauereigebäude, einen Korbwarenbetrieb, dazu, dem städtischen Gaswerk unmittelbar benachbart, ein großes Bekleidungswerk aus den zwanziger Jahren, dessen neuerbautes Hochhaus einen kräftigen baulichen Akzent setzt. In der Nachkriegszeit kam nördlich der Altstadt am Burgberghang eine Polstermöbelfabrik hinzu. Damit ist also auch in Lichtenfels in Altstadtnähe, in der Stadt des 19. Jahrhunderts, eine gewisse Verdichtung der Industrie festzustellen. Von der Bahnhofsgegend mit Hochhaus und Gaswerk abgesehen, wirkt sie aber nicht beherrschend. Im Norden reiht sich ein weiterer Teil der älteren Industrieanlagen entlang des Bahnkörpers. Die jüngste industrielle Entwicklung der Stadt vollzieht sich dagegen im Westen, wo kleinere Betriebe (Druckerei, Hemdenfabrik, Federkernherstellung, Knopffabrik, Metallwarenerzeugung, Möbelfabrik) in Streulage geradezu als Schrittmacher der Wohnbebauung wirkten. Es ist also, anders als in Säckingen, ein aus Wohn- und Gewerbebauten bestehendes Mischgebiet im Entstehen begriffen. Dennoch ergeben sich zwischen beiden Städten gewisse Parallelen, die z. T. auch für Miesbach zutreffen.

In Miesbach reicht die Industrie mit einer mittelgroßen, über die unmittelbare Umgebung hinaus bedeutsamen Brauerei am Oberen Stadtplatz in die nächste Nachbarschaft des Geschäftsgebietes. Die übrigen Betriebe, durchwegs Kleinbetriebe, sind mit Ausnahme der westlichen Wohnsiedlungen über das ganze Stadtgebiet hin verstreut. Eine gewisse Häufung ist allenfalls im Norden zu erkennen, wo eine (Groß)Färberei, eine größere Druckerei, eine Brauerei und eine Hutfabrik, letztere durch den Abfall einer Talterrasse von den übrigen Anlagen abgesetzt, relativ nahe beisammen liegen. Unmittelbar an das Viertel der öffentlichen Dienste im Osten der Stadt grenzen mehrere industrielle Betriebe, doch liegt hier keine Vermischung vor. Eine Ursache für die Dispersion der Miesbacher Industrie ist sicher darin zu suchen, daß die Gemarkung sehr klein ist. Der Industrie konnten daher keine größeren zusammenhängenden Flächen zur Verfügung gestellt werden[27].

[27] In den letzten Jahren mußten sogar Industrieunternehmen, die an einer Niederlassung in Miesbach interessiert waren, mangels geeigneter Grundstücke abgewiesen werden.

Es bleiben Eichstätt und Buchloe. In beiden Städten ist die Industrie nur spärlich vertreten, weshalb sich eigene Industrieviertel nicht ausbilden konnten. Die Industriearmut Eichstätts wird von Karte 1 deutlich wiedergegeben. Größere Areale nehmen allein eine Brauerei und zwei Werke der Steinindustrie, sämtlich an der Bahnlinie gelegen, ein. Die Mehrzahl der restlichen kleinen Betriebe liegt ebenfalls im Westen der Stadt, vermischt mit Wohnbebauung. Letztere prägt aber auch dort das Stadtbild durchwegs stärker als es die Industrie tut.

In Buchloe findet sich das größte Industriewerk, eine Butter- und Käsefabrik, unweit des Bahnhofes an der Straße nach Mindelheim. Daneben ist nur mehr eine Großschlächterei im Norden der Stadt zu erwähnen, während die übrigen, recht kleinen Betriebe dispers über die Stadt hin verteilt sind.

b. Regeln in der Verteilung der kleinstädtischen Industrie

Der kurze Überblick hat gezeigt, daß in der Kleinstadt offensichtlich eine Tendenz zur Herausbildung eigener Industrieviertel besteht. Sie ist um so stärker, je nachdrücklicher sie durch die Stadtplanung gefördert wird. Wo allerdings zu kleine und zu wenige Industriebetriebe vorhanden sind, da läßt dies eine viertelbildende Häufung nicht oder nur in sehr bescheidenem Ausmaß zu. In Städten, in welchen die Industrialisierung verhältnismäßig früh und in ungeregelten Bahnen begann, sind solche geschlossenen Industrieviertel bisher nur zum Teil oder in Ansätzen ausgebildet worden. Für diese Städte sind Mischgebiete von Wohn- und Industriebauten rings um die Altstadt charakteristisch (Lichtenfels, Säckingen). In dem früh industrialisierten Triberg zwangen Platzmangel und Wasserkraftnutzung zu einer Aufreihung der Industriewerke an den Bächen, ein Standort, der in Säckingen in letzter Zeit wieder aufgegeben worden ist.

Die Industrie findet sich an den verschiedensten Stellen im Stadtgebiet. Die junge Entwicklung ist freilich stets gegen den Stadtrand hin gerichtet, zumal dann, wenn durch die Stadtplanung reine Industriegebiete ausgewiesen wurden oder werden, wie in Crailsheim, Eichstätt, Säckingen, Bretten, Cham, Windsheim, Isny, Hofheim. In fast allen Fällen ist die Industrie in ihren Häufungsgebieten deutlich auf die Hauptverkehrslinien ausgerichtet. Versendet oder empfängt sie schwere und sperrige Güter (Herde, Landmaschinen, Massengüter), so ist meist sogar gesonderter Bahnanschluß geschaffen worden (Crailsheim, Bretten, Windsheim, Cham). In allen Städten bevorzugen auch solche Industriebetriebe häufig die Bahnnähe, die nicht eigentlich eisenbahnorientiert sind.

Im allgemeinen sind die größeren Industrieflächen deutlich von den übrigen funktionsbestimmten Gebieten einer Stadt geschieden. Reicht die Industrie in das Geschäftsgebiet hinein, so nur mit einzelnen Gebäuden, die noch dazu im Laufe der Zeit ihre Eigenschaft als Fabrikationsstätten weitgehend verloren haben können (Lichtenfels, Isny). Diese Gebäude sind dann als Relikte einer frühen Industrialisierung aufzufassen, die von der Altstadt ihren Ausgang genommen haben kann. Auch die Altstadt außerhalb des Geschäftsgebietes wird von der Industrie gemieden. Klein- und Kleinstbetriebe, vor allem der Nahbedarfsindustrie, finden sich in fast allen Altstädten, größere jedoch nur in Säckingen und randlich in Windsheim, auch in Isny. Man kann also feststellen, daß größere Industriebetriebe innerhalb der kleinstädtischen Geschäftsgebiete und der

Altstädte Ausnahmen sind, die wohl stets aus dem vorigen Jahrhundert stammen und wahrscheinlich nach und nach verschwinden werden. Noch klarer ist die Trennung der Industrie von den Vierteln der öffentlichen Dienste. Hier ist in keiner Stadt eine Verzahnung zu beobachten gewesen[28].

4. Die räumliche Anordnung funktionsbestimmter Gebiete in der Kleinstadt

Nach den vorstehenden Bestandsaufnahmen ergibt sich für die Kleinstädte, die hier untersucht wurden, eine bald deutliche, bald nur in Ansätzen vorhandene Gliederung in Teilgebiete unterschiedlicher vorherrschender Funktion.

Immer ist das Geschäftsgebiet besonders kräftig und deutlich ausgebildet. In den verschiedenen Städten weist es naturgemäß einen unterschiedlichen Gesamtnutzungsgrad auf. In sich ist es wirtschaftlich wenig differenziert. Stets läßt sich das Geschäftsgebiet ohne Schwierigkeiten gegen die Außenstadt hin abgrenzen. In ihm, dem lebhaftesten Teil der Stadt und so gesehen im Stadtzentrum, haben Handel, Ladenhandwerk und die privaten Dienstleistungsberufe ihren bevorzugten Sitz. Sie alle verkörpern in ihrer Gesamtheit die Markt- und Versorgungsfunktion als die allgemeinste und grundlegende unter den städtischen Funktionen. Wo das Geschäftsgebiet sich ausnahmsweise nicht in der Altstadt entwickelt hat oder sich aus ihr hinaus verlagerte, da vermag es auch selbst Verdichtungen in der Bebauung hervorzurufen (Buchloe). Vom Geschäftsgebiet können zwar einzelne Teile durch verschiedene Umstände räumlich abgetrennt sein, doch bleiben sie auch dann dem Kern nahe. Die Bildung eines wirklichen kleinen Subzentrums als Mittelpunkt abgesonderter Wohnviertel läßt sich bei unseren Beispielstädten nur in einem Falle (Crailsheim) feststellen.

Die übrigen städtischen Funktionen sind in der Kleinstadt, soweit überhaupt ausgebildet, von sehr unterschiedlicher Bedeutung. Das gilt vor allem für die Einrichtungen des öffentlichen Dienstes. Diese konzentrieren sich namentlich in Kreisstädten in deutlichen Vierteln, die meist in den äußeren Stadtteilen lokalisiert sind. Zwar kommen auch Häufungen öffentlicher Dienste in den Altstädten vor; aber ein allgemeiner Zug aus der Altstadt hinaus und ebenso zur Trennung vom Geschäftsgebiet ist nicht zu verkennen. Dieser Vorgang einer *Differenzierung funktionsbestimmter Stadtgebiete* ist noch deutlicher bei der Industrie zu beobachten. Wo sie noch innerhalb des Geschäftsgebietes sitzt, ist dies reliefbedingt oder aber ihre aus der Frühzeit der Industrieentwicklung dort befindlichen Gebäude haben einen wenigstens teilweisen Funktionswandel von der Fertigung zur Verwaltung hin erfahren. Somit ist eine echte Durchmischung des Geschäftsgebietes mit Industrieanlagen in Kleinstädten als Ausnahme zu betrachten. Ebenso klar sind

[28] Auch die Karten von Höxter *(H. Krüger, 1931)*, Neiße, Ottmachau und Patschkau *(L. Biller, 1932)* und Duderstadt *(H. Sauerteig, 1940)* lassen eine solche Trennung funktionsbestimmter Stadtgebiete erkennen.

die Industrieviertel von jenen der öffentlichen Dienste in den äußeren Stadtteilen abgesetzt. Sie können zwar eng benachbart sein, vermischen sich aber nicht.

Voraussetzung für die Bildung funktionsbestimmter Stadtgebiete ist vor allem eine hinreichend große Zahl verwandter Einrichtungen. Aber selbst dann, wenn diese Forderung erfüllt ist, muß es nicht zwangsläufig zu einer Konzentration des Gleichartigen kommen, wie die Beispiele von Isny für die öffentlichen Dienste und von Lichtenfels und Miesbach für die Industrie lehren. Die Ursachen für eine solche Dispersion und die daraus resultierende fehlende oder undeutliche Viertelsbildung liegen oft weit zurück. Sie sind meist in einer frühen, ungeregelten Entwicklung zu suchen, die nicht ohne weiteres korrigiert werden kann.

Bisher wurde die Gliederung der Kleinstadt nach vorherrschenden städtischen Funktionen verfolgt. Die Funktion der Stadt als Wohnraum erfordert eine besondere, ausführliche Betrachtung, der das nächste Kapitel gewidmet ist.

C. Die Wohngebiete. Sozialräumliche Gliederung der Beispielstädte

1. Methodische Vorbemerkungen

Zum Verständnis der inneren Gliederung einer Stadt und damit auch einer Kleinstadt ist es notwendig, sie auch als Wohnplatz des Menschen zu untersuchen. Bevölkerungsentwicklung und bauliches Wachstum, die Funktionen der Stadt in ihrem historischen Wandel und in ihrer aktuellen Verteilung im Stadtgebiet zeitigen im Verein mit typischen Verhaltensweisen der Einwohner Auswirkungen auf die räumliche Anordnung der Wohnbevölkerung. Es ist daher zu fragen, ob sich innerhalb der Kleinstädte „Räume gleichen sozialgeographischen Verhaltens" (*W. Hartke*, 1959) erkennen lassen. Ehe hierauf eingegangen werden kann, muß freilich eine Reihe von Vorfragen geklärt werden.

Es handelt sich zunächst darum, die räumliche Gruppierung verschiedener Bevölkerungsteile nach ihren bevorzugten Wohnsitzen im Stadtgebiet festzustellen. Das ist in der Literatur bereits mehrmals getan worden, jedoch unter verschiedenen Blickwinkeln und mit höchst unterschiedlicher Ausführlichkeit. Schon *P. Vosseler* (1928, S. 289 ff.) stellte für die Städte des Aargauer Jura fest, daß gewisse Stadtteile von bestimmten Bevölkerungsgruppen bevorzugt werden. So kennzeichnete er die Altstädte von Brugg an der Aare und Aarau als Wohnplätze für wirtschaftlich schwache Bevölkerungsgruppen, nahm hiervon aber die Geschäftsstraßen aus. Zu ähnlichen Ergebnissen kamen *R. Specklin* (1951) für die Sundgaustadt Altkirch, *K. Kinkel* (1952) für Erbach und Michelstadt im Odenwald, *J. Kaltenhäuser* (1955) für die Taunusrandstätte im Frankfurter Raum und *F. Jonas* (1958) für die Städte des Niedersächsischen Berglandes. In allen diesen Fällen liegen die eigentlich bevorzugten Wohngebiete, die „besseren Wohnviertel", außerhalb der Altstädte. Die

einzige bisher von soziologischer Seite veröffentlichte Monographie einer kleinen deutschen Stadt, eine Untersuchung von Euskirchen (*R. Mayntz*, 1958), kommt hierin zum gleichen Ergebnis. Ganz allgemein hat *J. Tricart* (1950, S. 150) darauf hingewiesen, daß die alten Gebäude in den Städten einem langsamen Wechsel ihrer Bewohnerschaft in der Richtung gegen sozial niedrigere Schichten hin unterliegen.

Im Gegensatz dazu gibt *G. Schwarz* (1961, S. 395 und 406) für die Anordnung der Wohnviertel in den Kleinstädten ein „gewisses soziales Gefälle vom Kern nach der Peripherie hin" an, eine Erscheinung, die den Verhältnissen vor der Industrialisierung entspreche. Diese These wird gestützt durch die Beobachtungen von *H. Fehn* (1935) in Triftern, die ohne Zweifel für zahlreiche altbairische Märkte gelten bzw. galten.

Ehe diese widersprüchlichen Feststellungen an acht unserer Beispielstädte nachgeprüft werden, seien einige methodische Bemerkungen eingeschaltet. Eine der Hauptschwierigkeiten besteht wohl darin, die sozialen Gruppen zu erfassen. Relativ einfach wäre es, die Einwohnerschaft nach der Höhe des jeweiligen Einkommens zu gliedern, wenn hierüber Angaben vorlägen. Das ist jedoch nicht der Fall. Auch nach Sozialkategorien kann eine Einteilung kaum vorgenommen werden. Die Zugehörigkeit zu einer solchen Sozialkategorie basiert auf dem sozialen Status, der einem Menschen von der Gesellschaft zugeteilt wird (*E. K. Francis*, 1957, S. 119ff.). Status wie Sozialkategorien ließen sich demnach nur durch eingehende empirische Voruntersuchungen feststellen. Es bleibt kein anderer Weg, als möglichst objektive Kriterien zu wählen, die in allen zu untersuchenden Städten gleich gegeben sind. Sie sind in der Stellung im Beruf zu finden. Hierauf haben sich schon die bisherigen soziologischen Gemeindeuntersuchungen gestützt[29]. Auch in der Gemeindetypisierung wird dieses Kriterium verwendet[30].

Es wurden danach zunächst fünf Hauptgruppen gebildet und die erwerbstätige Bevölkerung von acht Kleinstädten nach diesen und einigen Nebengruppen aufgegliedert[31]. Es handelt sich dabei um:

1. Selbständige. Sie umfassen sowohl Fabrikanten, Kaufleute, Freie Berufe als auch kleine Ladenbesitzer und Handwerker und sonstige selbständig Tätige.
2. Beamte aller Rangstufen. Sie wurden trotz aller Ähnlichkeiten in Tätigkeit und beruflicher Stellung von den Angestellten getrennt, da sie erfahrungsgemäß, sofern sie dem mittleren oder höheren Dienst angehören, gerade in kleinen Städten eine gesellschaftliche Sonderstellung einnehmen.
3. Angestellte. Hierunter fallen sowohl Behörden- als auch Privatangestellte, denen die unselbständigen Handwerksmeister zugerechnet wurden, nicht aber die Hausangestellten.

[29] So z. B. *R. Mayntz* (1958) und *R. Mackensen* u. a. (1959).
[30] Vgl. *H. A. Finke* (1953).
[31] Als Unterlagen dienten einmal die Einwohnerkartei (Hofheim), in allen übrigen Städten die neuesten Adreßbücher (Lichtenfels, Eichstätt, Bretten, Cham, Säckingen, Triberg, Buchloe). Insgesamt wurden etwa 27.000 Personen erfaßt.

4. Arbeiter. Da eine Untergliederung in Fach- und Hilfsarbeiter nach den verfügbaren Unterlagen nicht möglich war, wurde die Arbeiterschaft als Einheit behandelt. Zu ihr zählen auch die unselbständigen Handwerker, soweit sie nicht Meister sind.
5. Selbständige Berufslose. Diese Gruppe umfaßt Rentner, Pensionisten, Privatiers, also Stadtbewohner, die zwar nicht mehr berufstätig, aber erwerbstätig in dem Sinne sind, daß sie ein eigenes Einkommen beziehen.

Weiterhin wurden Hausangestellte, Landwirte und in Eichstätt auch die Geistlichen ausgesondert.

Aus der Übersicht ist zu ersehen, daß in jeder Gruppe Personen mit sehr unterschiedlichem sozialem Status und ebenso mit verschieden hohem Einkommen zusammengefaßt wurden. Ein Fabrikant und ein kleiner Handwerker gehören zwar beide der ersten Gruppe an, werden aber ganz verschiedenen Sozialkategorien zuzurechnen sein. Mit dieser Gliederung kann also nicht etwa eine soziale Schichtung verdeutlicht werden; es handelt sich vielmehr um eine alle Schichten senkrecht durchschneidende Unterteilung.

Um diesen Mangel wenigstens zum Teil zu beheben, wurde zusätzlich eine Gruppe von Personen erfaßt, die den Spitzen der oben genannten Gruppen 1, 2, 3 und 5 angehören. Sie trägt auf den Karten die Bezeichnung „Leitende Berufe und Akademiker". Mit ihrer Hilfe soll versucht werden, die bevorzugten Wohngebiete, die sogenannten „besseren Wohnviertel", in den Kleinstädten zu lokalisieren. Hierbei liegt die eigene Erfahrung zugrunde, daß es leichter ist, die gesellschaftliche Spitzengruppe einer Kleinstadt zu ermitteln als die gesamte städtische Bevölkerung in Sozialkategorien zu gliedern. Es wurde also versucht, wenigstens eine partielle Schichtstruktur zu erfassen.

Dabei konnten rein objektive Merkmale nicht konsequent angewendet werden, unterscheiden sich doch diese Spitzengruppen nach ihrer Zusammensetzung in den einzelnen Städten. Sie sind darin nicht nur von der Tradition, sondern auch von der vorherrschenden Funktion der Stadt abhängig. So spielen in Bretten die Fabrikanten und leitenden Angestellten, wie Direktoren, Oberingenieure und Prokuristen, eine Hauptrolle, in Lichtenfels außer den Industriellen auch größere Bauunternehmer, Großhändler und Beamte, in Eichstätt besonders letztere zusammen mit der höheren Geistlichkeit[32]. In allen Fällen kommt den Ärzten, Rechtsanwälten und Architekten, die meist den Freien Berufen angehören, ein Anteil in der Spitzengruppe zu. Demnach wurden in dieser zusammengefaßt: Fabrikanten, Inhaber bedeutenderer Einzel- und Großhandelsunternehmen und sonstige größere Unternehmer; die genannten Freien Berufe, die Beamten des höheren Dienstes, die leitenden Angestellten und jene Selbständigen Berufslosen, die einmal einer dieser Teilgruppen angehört haben. Soweit nicht schon hierbei erfaßt, wurden die Akademiker hinzugerechnet, da sie gerade in den Kleinstädten häufig ein beträchtliches Bildungsprestige genießen.

[32] Auch *K. G. Faber* (1960, S. 141) weist auf die den vorherrschenden Funktionen entsprechende unterschiedliche Zusammensetzung der „Oberschichten" in Kirn und Meisenheim hin.

Diese Auswahl wird gestützt durch die Ergebnisse soziologischer Rangskalauntersuchungen. Dabei wurde durch Befragungen die Einstufung einzelner Berufsgruppen in der allgemeinen Wertschätzung, d. h. deren sozialer Status, festgestellt. Sowohl in einer kleinen Industriestadt wie Euskirchen (*R. Mayntz,* 1958, S. 106 ff.) als auch in einer industrialisierten Landgemeinde *(G. Wurzbacher* und *R. Pflaum,* 1954, S. 33) finden sich in den höchsten Rängen weitgehende Übereinstimmungen mit der oben vorgenommenen Auswahl. Dennoch wurde von einer rein schematischen Zuweisung zur Spitzengruppe abgesehen, vielmehr wurden auf Grund eigener Befragungen orts- und sachkundiger Gewährsleute gewisse, freilich nur geringfügige Variationen vorgenommen. Wenn auch mit dieser Methode nicht die gesamte gesellschaftliche Oberschicht einer Kleinstadt vollständig ermittelt werden kann, so dürfte doch der größte Teil des erfaßten Personenkreises dieser Oberschicht angehören.

Zur Kartierung der Untersuchungsergebnisse stehen mehrere Möglichkeiten offen. Die absolute Darstellung von Sozialgruppen in ihrer Verteilung über das Stadtgebiet ist bereits mehrmals angewendet worden. Sie findet sich bei *L. Aario* (1951) für die finnischen Großstädte, bei *K. M. Ris* (1957) für Leverkusen und auch bei *R. Mayntz* (1958) für Euskirchen. Ihr Vorteil besteht darin, daß hierbei die Vertreter der Sozialgruppen nach ihrem Wohnsitz einzeln lokalisiert werden; sie vermittelt also ein Bild von der jeweils herrschenden räumlichen Gesellschaftsstruktur. Nachteilig wirkt sich aus, daß die Anteile der Sozialgruppen an der Bevölkerung eines Stadtteiles nicht ohne weiteres ersichtlich sind, sondern erst mühsam ausgezählt werden müßten.

Um eine derartige Unübersichtlichkeit zu vermeiden, wurde hier die relative Methode gewählt. Ihre sinnvolle Anwendung erfordert eine Aufgliederung des Stadtgebietes in möglichst kleine Zellen. Als solche wurden einzelne Straßen oder — bei langen Straßen — Straßenabschnitte angesehen. Kartiert wurden nur jene Sozialgruppen, welche in einer Straße oder in einem Straßenabschnitt einen Anteil an der dortigen Wohnbevölkerung erreichen, der über dem entsprechenden Durchschnitt in der Gesamtstadt liegt. Überdurchschnittliches Vorkommen einer Gruppe bedeutet dann, daß diese in einer Straße bzw. einem Straßenabschnitt um mindestens 5% über dem Stadtdurchschnitt vertreten ist. Da in Straßen mit nur wenigen Anliegern dieser Prozentsatz keine deutliche Abhebung mehr gewährleisten würde, müssen mindestens zwei Vertreter einer Gruppe mehr als dem Stadtdurchschnitt gemäß vorhanden sein. Entsprachen zwei Gruppen dieser Bedingung, so wurden die Signaturen beider gemischt, es sei denn, daß der zur Verfügung stehende Platz auf der Karte eine übersichtliche Wiedergabe nicht zuließ. In diesen seltenen Fällen wurde nur die relativ am stärksten vertretene Gruppe kartiert. Voraussetzung für die Eintragung einer Gruppe in eine der Karten war in jedem Falle ein Mindestanteil von 10% an der Wohnbevölkerung der betreffenden Straße bzw. des Straßenabschnittes.

Der Nachteil dieser Methode liegt darin, daß sie die soziale Struktur der einzelnen Straßen und Stadtteile nicht wiederzugeben vermag. Viel-

mehr treten nur die überdurchschnittlich vertretenen Berufsgruppen in Erscheinung. Dieser Mangel ist nur dort aufgehoben, wo eine bestimmte Gruppe in einem meist kleinen Stadtteil absolute Dominanz zeigt, d. h. nicht nur deutlich über dem Stadtdurchschnitt vertreten ist, sondern tatsächlich die Mehrzahl der dort wohnenden Einkommensbezieher stellt. In den wenigen Fällen, in welchen dies festzustellen war (meist handelt es sich um ausgesprochene Arbeiterwohnviertel), wurde eine verdichtete Signatur verwendet. Ansonsten soll das jeweils herrschende typische Sozialgefüge im Text beschrieben werden.

2. Das sozialräumliche Gefüge der Altstädte

Wir wenden uns zunächst den Altstädten zu und rechnen die Vorstädte mit vorwiegend geschlossener Bebauung hierbei hinzu. Letztere enthalten nämlich, wie noch zu zeigen sein wird, ganz ähnliche soziale Strukturen wie Teile der Altstädte.

Da mit Ausnahme von Buchloe der größte Teil der Geschäftsgebiete und die Geschäftskerne innerhalb der Altstädte gelegen sind, Handel, Handwerk und Dienstleistungsgewerben dort also eine beherrschende Stellung zukommt, sollen diese Geschäftsstraßen zuerst behandelt werden. Es ergab sich, daß in ihnen in jedem Falle der Anteil der Selbständigen sehr deutlich über dem jeweiligen Stadtdurchschnitt liegt. Dies kommt auch in den fünf Karten der sozialräumlichen Gliederung klar zum Ausdruck. In beinahe der Hälfte aller Geschäftsstraßen von acht Städten ist der Anteil der Selbständigen doppelt so hoch und höher als ihr jeweiliger Stadtdurchschnitt beträgt. Dabei werden die höchsten Anteile der Selbständigen meist in Hauptgeschäftsstraßen erreicht (Lichtenfels, Säkkingen, Eichstätt, Cham, Triberg).

So stark die Selbständigen in den Geschäftsstraßen vertreten sind, so wenig zahlreich finden sich dort andere Gruppen. Beamte wohnen dort in keinem Falle in überdurchschnittlicher Zahl. Sie sind sogar häufiger unterdurchschnittlich als dem Durchschnitt entsprechend vertreten. Dies gilt noch mehr für Arbeiter, die in 39 von 47 untersuchten Geschäftsstraßen als Bewohner unter dem Durchschnitt der jeweiligen Gesamtstadt vorkommen. Angestellte, Selbständige Berufslose und Hausangestellte zeigen im einzelnen stark schwankende Anteile, doch entsprechen diese im großen und ganzen den jeweiligen Stadtdurchschnitten. Etwas höhere Anteile erreicht die Gruppe der „Leitenden Berufe und Akademiker". Sie kommen in den Geschäftsstraßen regelmäßig vor, erreichen aber nur in Eichstätt, Säckingen und Cham Werte von 10% und mehr, in den beiden letztgenannten Städten allerdings nur jeweils in einer kurzen Straße. Das alles gilt in gleichem Maße auch für das Geschäftsgebiet von Buchloe, das ja außerhalb des alten Ortskernes liegt.

Die Altstadtstraßen außerhalb der Geschäftsgebiete lassen sich deutlich in zwei Gruppen unterteilen. Zu der ersten zählen einige an das Geschäftsgebiet anschließende Straßen mit hohen Anteilen Selbständiger. Insofern ähneln diese Straßen als Wohnbereiche dem Geschäftsgebiet. Es zeigt sich aber bei genauerer Untersuchung, daß sie bereits deutliche

Züge des Überganges zu einem anderen Typ von Wohngebiet tragen, welche sich in größeren Unregelmäßigkeiten äußern. Zwar sind auch hier die Beamten schwach vertreten, doch kommen die Arbeiter nur mehr in fünf von achtzehn Straßen unterdurchschnittlich vor. Diese Tendenz macht sich gegen den Rand der Altstädte hin und in den vorwiegend geschlossen bebauten Vorstädten verstärkt bemerkbar. Hier ist die andere Gruppe von Wohnstraßen entwickelt. Sie ist dadurch gekennzeichnet, daß die Selbständigen deutlich unterdurchschnittlich vertreten sind. Dagegen zeigen die Arbeiter nun durchwegs hohe Anteile, treten sie doch in 33 von 55 Straßen überdurchschnittlich auf. In jenen Fällen, in welchen sie über den Durchschnittssatz nicht hinausgehen, werden sie in der Regel durch die Selbständigen Berufslosen ergänzt. Nimmt man beide Gruppen zusammen, so ergibt sich, daß in nur sechs von 55 Straßen keine von ihnen über dem Durchschnitt vertreten ist. Damit erweisen sich die Arbeiter und die Selbständigen Berufslosen als die typischen Sozialgruppen in den Randstraßen der Altstädte, aber auch in den Vorstädten mit geschlossener Bebauung. Eine solche Vergesellschaftung hat auch *H. Winz* (1952, S. 143) angedeutet.

In einigen Städten, so in Säckingen, Bretten, Cham, Buchloe und Hofheim, finden sich dort auch Landwirte, die sich selbst als solche bezeichnen. In Cham und Bretten machen sie in einigen Randstraßen 5 bis 10% der dort lebenden Einkommensempfänger aus. Im alten Markt von Buchloe, in welchen das Geschäftsgebiet am Rathausplatz peripher eingreift, weisen die Landwirte durchwegs stark überdurchschnittliche Verbreitung auf. Auch für die Selbständigen Berufslosen ergeben sich hier überdurchschnittliche Zahlen, während Selbständige und Beamte unter dem Stadtdurchschnitt vertreten sind.

Die Angestellten weisen in den randlichen Straßen der Altstädte und in den geschlossen bebauten Vorstädten im Vergleich zu den Geschäftsstraßen einen merklich geringeren Anteil an der Wohnbevölkerung auf. Nur in den Gebieten junger geschlossener Bebauung, wie im NW von Bretten, wohnen sie in überdurchschnittlicher Zahl. „Leitende Berufe und Akademiker" fehlen oft gänzlich. Die Beamten sind in der gesamten Altstadt unter dem Durchschnitt zu finden. Allein die Eichstätter Domstadt macht hierin eine Ausnahme. Karte 2 zeigt deutlich, daß dieser Altstadtteil sich in zwei Wohngebiete scheidet. Der kleinere westliche Teil mit seinen zahlreichen öffentlichen Diensten des Staates ist zur Hälfte von Beamten bewohnt. Östlich anschließend, vor allem aber um Ph. Jeningen- und Leonrodplatz, dominiert noch heute die Geistlichkeit. Da sowohl unter den Beamten und Geistlichen als auch unter den Selbständigen Berufslosen der anschließenden Ostenvorstadt die höheren Ränge stark vertreten sind, konnte hier ein zweites gehobenes Wohngebiet in Eichstätts Altstadt abgegrenzt werden.

Aus den bisherigen Teilergebnissen läßt sich bereits eine sozialräumliche Gliederung der Altstädte und der vorwiegend geschlossen bebauten Vorstädte ableiten. Danach sind die Geschäftsstraßen die bevorzugten Wohngebiete der Selbständigen aller Art. Hier äußert sich die für Kleinstädte so bezeichnende Verwendung der dortigen Gebäude. Sie dienen zu-

gleich als Geschäfts- und als Wohnhäuser, wobei im allgemeinen die Geschäftsinhaber im Hause ihres Geschäftes selbst wohnen. Diese Tatsache gibt auch Tabelle 5 auf S. 94 wieder. Da sich unter diesen Selbständigen auch eine Anzahl Vertreter der „Leitenden Berufe und Akademiker" findet, liegt deren Anteil in den Geschäftsstraßen meist leicht über dem jeweiligen Stadtdurchschnitt. Die Geschäftsgebiete zählen demzufolge zu den höherwertigen Wohnlagen, freilich wohl fast ausschließlich unter dem Blickwinkel der Berufsgebundenheit. Das gilt auch für die Angestellten und die Hausangestellten, während die dort wohnenden Selbständigen Berufslosen nach ihrem Ausscheiden aus dem Berufsleben ihren Wohnplatz häufig aus Gewohnheit, z. T. auch wegen der niedrigen Altbaumieten, dort beibehalten haben dürften. Dazu kommt, daß ein Teil von ihnen als Hausbesitzer natürlich an seinem Eigentum haftet. Gruppen, die beruflich nicht an das Geschäftsgebiet gebunden sind, wie Beamte und Arbeiter, sind dort als Bewohner ausgesprochen selten.

Diese Verhältnisse ändern sich mit zunehmender Entfernung vom Geschäftsgebiet, wobei eine kleinere Zahl von Straßen, die nicht mehr zum Geschäftsgebiet zählen, den Übergang vermittelt. In ihnen sind die Selbständigen noch stark vertreten (meist handelt es sich dabei um Handwerker), doch treten die Arbeiter zunehmend stärker hervor. In den Randgebieten der geschlossenen Bebauung dominieren diese zusammen mit den Selbständigen Berufslosen und — nur in einigen Städten — mit den Landwirten. Der sinkende Anteil der „Leitenden Berufe und Akademiker" beweist, was die Physiognomie dieser Randstraßen andeutet: In der Bescheidenheit ihrer oft alten Häuser sind sie bevorzugte Wohngebiete ärmerer Bevölkerungsgruppen. Hierin wurde ein Charakterzug konserviert, der diese Stadtteile schon in der Vergangenheit kennzeichnete. Das belegen auch die Kartierungen *K. Rupperts* (1958) in Spalt. Überhaupt zeigen die Altstädte im allgemeinen seit langem bemerkenswert geringe Wandlungen in ihrer relativen sozialen Wertigkeit, wobei diese Wertigkeit nichts von vorneherein Gegebenes darstellt, sondern durchaus von der jeweiligen Wertschätzung der Menschen abhängt. Die meisten heutigen Altstadtgeschäftsstraßen galten schon in der Vergangenheit als bessere Wohnlagen, wie die Patrizierhäuser in den Reichsstädten Windsheim und Isny sowie in Säckingen belegen, was aber auch z. B. *P. Gluth* (1958, S. 88) für Dinkelsbühl nachweisen konnte. Auch die Landwirtschaft in den Nebenstraßen ist ein Relikt aus der Vergangenheit. Eine derartige relative sozialräumliche Beständigkeit ist auch in der Eichstätter Domstadt erkennbar: Um den Residenzplatz herrschen Ämter und damit eine gehobene Beamten-Wohnbevölkerung, wie sie schon in der Vergangenheit, freilich in geistlichem Gewande, vorhanden war.

Man kann zusammenfassend feststellen, daß in den Altstadtgebieten außerhalb der Geschäftszentren in erster Linie Tradition und mangelnde wirtschaftliche Stärke, in den Geschäftsstraßen dagegen Gebundenheit an Beruf und Hausbesitz die Verteilung der Sozialgruppen bestimmend beeinflussen. Bei allen Wandlungen ist den Altstädten hierbei ein Zug des Beharrens zu eigen, so daß dort die Verhältnisse vergleichbar und damit überschaubar werden.

3. *Das sozialräumliche Gefüge der äußeren Stadtteile*

Im Gegensatz zu den Altstädten scheint das sozialräumliche Gefüge in den vorwiegend locker bebauten äußeren Stadtteilen auf den ersten Blick völlig regellos zu sein. Es entspricht damit häufig dem äußeren Erscheinungsbild dieser Gebiete. Es wird sich aber zeigen, daß trotzdem gewisse Verteilungsregeln erkennbar sind. Da es an unmittelbar hervortretenden Leitlinien fehlt, sollen zunächst die einzelnen Sozialgruppen nach den Gebieten ihrer überdurchschnittlichen Verbreitung betrachtet werden. Dabei ist wiederum zu fragen, ob sich gewisse wiederkehrende Anordnungen ergeben, die als typisch angesehen werden können.

Die Selbständigen erreichen in den äußeren Stadtteilen kaum je die hohen Anteilsziffern und noch weniger die flächenhafte Verbreitung wie in den meisten Altstädten. Häufig finden sie sich in ruhigen Wohnlagen unweit der Altstadt, so in Lichtenfels, Säckingen, Cham, Triberg[33] und Buchloe. Ebenso häufig treten sie in gemischten Wohn- und Gewerbegebieten zahlreicher auf, wobei ebenfalls die Altstadtnähe auffällt. Ganz deutlich wird dies in Lichtenfels, wo die unmittelbar an die Altstadt anschließenden Grabenwege relativ hohe Anteile von Selbständigen aufweisen. Nicht selten ist diese Erscheinung an Ausfallstraßen zu beobachten. Das geben besonders die Karten von Eichstätt (Nr. 2), Bretten (Nr. 4) und Hofheim (Nr. 10) wieder, aber auch in Buchloe kommt gleiches vor. Diese äußeren Wohngebiete der Selbständigen knüpfen an das Geschäftsgebiet bzw. an die Altstadt an und setzen sich, zuweilen durch eine schmale, von anderen Gruppen bestimmte Zone unterbrochen (Hofheim), nach außen hin fort. Aber nur selten erreichen sie den Stadtrand.

Das ist anders bei den Beamten, deren Wohnverteilung zunächst ohne jede bestimmte Anordnung zu sein scheint. Ihre Anteile gehen selbst in Kreisstädten in bestimmten Straßen nur selten über 30% hinaus, was durchaus ihren relativ niedrigen Gesamtanteilen an der Bevölkerung entspricht. Bei näherem Zusehen lassen sie aber doch gewissse Anknüpfungspunkte erkennen. Sehr deutlich sind dies die Bahnhöfe, wo oft Eisenbahnbeamte in bahneigenen Mietshäusern wohnen. So ergeben sich kleinere Beamtenwohngebiete in den Bahnhofsgegenden von Bretten und Cham, was die Karten 4 und 6 widerspiegeln, aber auch in Lichtenfels und Buchloe. Hier wie auch in Crailsheim ist dies besonders klar ausgeprägt, und der Zusammenhang mit Größe und Bedeutung des jeweiligen Bahnhofes ist offensichtlich. In fünf Fällen lassen sich auch enge räumliche Beziehungen zu den Häufungsgebieten der öffentlichen Dienste erkennen, wenn man die Domstadt von Eichstätt einschließt. Überaus eindrucksvoll ergab dies die Kartierung in Lichtenfels, wo die östlichen Stadtteile um die Kronacher Straße nicht nur Behörden- und Schulviertel, sondern auch ein bevorzugtes Beamtenwohnviertel sind. Ähnliches ist auch in Cham (Karte 6) erkennbar, doch herrscht dort eine beträchtliche Aufsplitterung. In Bretten (Karte 4) schließt ein Wohngebiet von Beamten im Norden an das Viertel öffentlicher Dienste an;

[33] Infolge geringer Ausdehnung auf Karte 8 nicht eingetragen.

ein innerer Zusammenhang wird durch die Anwesenheit zahlreicher Lehrer belegt. In Triberg (Karte 8) ist ein sehr kleines Beamtenwohngebiet an das Gymnasium östlich des Geschäftssgebietes geknüpft. Ähnliche, doch weniger deutliche Zusammenhänge lassen sich allenfalls noch in Buchloe erkennen. Im allgemeinen liegen die Straßen mit überdurchschnittlichem Anteil an Beamten über das ganze äußere Stadtgebiet verstreut. Meist handelt es sich hierbei um stille Wohnstraßen abseits des Verkehrs, die zudem häufig am Stadtrande gelegen sind. Solche weit draußen befindlichen Beamtenwohnstraßen kommen in Lichtenfels, Säkkingen, Eichstätt, Bretten, Cham und Hofheim vor. Auch in Crailsheim, Windsheim und Miesbach ließen sich Hinweise darauf finden, so daß man hierin wohl eine allgemeine Erscheinung vermuten kann.

Klarere Aussagen lassen sich in dieser Hinsicht für die Arbeiterwohngebiete treffen. Diese zeichnen sich vor allem dadurch aus, daß in ihnen der Anteil der Arbeiter an den Erwerbstätigen oft über 50%, in Einzelfällen bis über 75% ausmacht. Das entspricht ihrem durchwegs hohen Anteil in den Gesamtstädten. Typische Arbeiterwohnviertel in den äußeren Stadtteilen sind vor allem die einheitlichen Wohnsiedlungen, die zwischen den Weltkriegen in Lichtenfels und Eichstätt (auf Karte 2 im NE), nach 1945 in Buchloe und besonders in Bretten (auf Karte 4 im Süden und Osten) entstanden sind. Alle diese Arbeiterviertel besitzen ein weiteres gemeinsames Merkmal in der Lage nahe dem Stadtrand und damit in einer verhältnismäßig weiten Entfernung vom Geschäftszentrum. Das gilt auch für jene von Arbeitern bevorzugten Gebiete, die nicht den Charakter einheitlicher Siedlungen haben. Solche befinden sich im Westen von Triberg an der Schonacher Straße, an der Nußbacher Straße im NE und im Prisenbachtal im SE; in Cham gibt es solche Arbeiterviertel im äußersten NW, in Eichstätt im Westen; entsprechende finden sich in der westlichen Vorstadt Säckingens und schließlich im Norden von Hofheim (Karte 10).

Eine Erscheinung besonderer Art stellen jene äußeren Stadtteile dar, welche meist ehemals selbständige ländliche Gemeinden waren, heute aber administrativ wie funktional ins Stadtgebiet einbezogen sind (siehe Anmerkung 5 auf Seite 31). Noch heute wirkt in ihnen ihre einstige Siedlungsstruktur nach und äußert sich in einem gegenüber der eigentlichen Stadt stark erhöhten Anteil an Bauern. Andererseits ist er niedriger als in wirklichen Bauerndörfern. Analog zur sozialen Gemeindetypisierung könnte man von Arbeiter-Bauern-Vororten sprechen, denn auch die Arbeiter sind hier weit über dem Durchschnitt der ganzen Stadt vertreten. Das gilt für Obersäckingen, für Chams Außenbezirke Nunsting, Siechen, Janahof, Katzberg und Altenstadt, für Lichtenfels-Ober- und Unterwallenstadt. Es ist aber auch ebenso deutlich in Crailsheim-Altenmünster und Ingersheim und in Isny-Vorstadt zu beobachten. In Lichtenfels hebt sich sogar noch die bis 1929 selbständige Gemeinde Burgberg, die inzwischen von der neueren Bebauung fast völlig eingeschlossen ist, durch überdurchschnittliches Vorkommen von Arbeitern und Landwirten ab. Etwas abgeschwächt gilt diese Feststellung auch für Seubelsdorf, das noch heute eine eigene Gemeinde, funktional gesehen aber ein Vorort

von Lichtenfels ist. Daß es sich hierbei um ein allgemein verbreitetes Phänomen handelt, beweist die Untersuchung von *R. Mayntz* (1958), die in Euskirchen-Kessenich zu gleichen Ergebnissen gelangte. Diese ehemals ländlichen Siedlungen sind also zu Arbeiterwohnvororten geworden. Beamte, Angestellte und Selbständige (von den noch verbliebenen Bauern abgesehen) sind stets unter dem Durchschnitt der Gesamtstadt vertreten. Dadurch wird die oben getroffene Feststellung erhärtet, wonach Arbeiterwohngebiete in den äußeren Stadtteilen häufig am Stadtrand anzutreffen sind.

Auch die Angestellten bevorzugen in den Kleinstädten gewisse Wohngebiete, ohne daß sich über sie viel Kennzeichnendes aussagen ließe. Es handelt sich durchwegs um Wohnstraßen, die, ähnlich jenen der Beamten, in der Regel gegen den Stadtrand hin liegen und ihn in manchen Fällen bilden. Im Gegensatz zur Altstadt wohnen hier Beamte und Angestellte in überdurchschnittlicher Zahl häufig eng benachbart, wohl ein Hinweis auf eine gewisse Verwandtschaft beider Sozialgruppen, zugleich auch ein Fingerzeig für eine typische Vergesellschaftung in den äußeren Teilen der Kleinstädte. Aber auch das Fehlen oder stark unterdurchschnittliche Vorkommen einer Gruppe im Wohngebiet einer anderen kann sehr charakteristisch sein. Ist der Anteil der Arbeiter in den Selbständigenwohngebieten durchwegs besonders niedrig, so wohnen umgekehrt nur vereinzelte Selbständige in Arbeitervierteln. Hierbei handelt es sich anscheinend um eine sozialökologische Regel, die nicht auf Kleinstädte beschränkt ist; denn auch in Dortmund ist entsprechendes festgestellt worden (*R. Mackensen* u. a., 1959, S. 42).

Es bleibt zum Schluß noch die Untersuchung der Wohngebiete der „Leitenden Berufe und Akademiker". Daß es sich hierbei um gehobene Wohngegenden handelt, konnte in den meisten Städten durch Befragungen bestätigt gefunden werden. Zuweilen hat ihnen der Volksmund eigene Bezeichnungen gegeben. So kennt man in Isny und Buchloe ein „Millionenviertel", in Crailsheim einen „Akademikerweg". *K. Kinkel* (1952, S. 50) weiß aus Michelstadt von einem „Kuchenbacke-Viertel" zu berichten. *R. Mayntz* hat die Südstadt Euskirchens, die den Ruf eines „besseren Viertels" genießt, untersucht und ist zu folgendem Ergebnis gekommen: „Es braucht . . . nur eine verhältnismäßig geringfügige Überproportionalität höherer Berufe, um einem Viertel, dessen Bevölkerung zur Hälfte zur Arbeiterschaft oder kleinen und mittleren Angestellten- und Beamtenschaft gehört, den Ruf des ‚besseren Viertels' einzutragen" (*R. Mayntz,* 1958, S. 57 f.).

Es hat sich gezeigt, daß jede der untersuchten Kleinstädte ein gehobenes Wohngebiet besitzt, ja es können deren mehrere sein. In der Regel ist dies auch im Bewußtsein der Bürger verankert. Allein in Hofheim konnten Gewährsleute auf eine entsprechende Frage keine Auskunft geben. In anderen Städten, so in Lichtenfels und Cham, wurde erklärt, früher sei der Charakter des besseren Wohnviertels weit deutlicher wahrzunehmen gewesen als heute, so daß man in der Gegenwart davon nicht mehr sprechen könne. Die Untersuchungen haben aber ergeben, daß sich in allen Städten Wohngebiete mit einem überdurchschnittlichen Anteil der

Gruppe „Leitende Berufe und Akademiker" aussondern lassen. Die betreffenden Anteile bewegen sich meist zwischen 10%, dem gesetzten Minimum, und 25%, während höhere Werte, wie in der Eichstätter Domstadt, nur selten vorkommen. Die zahlenmäßige Analyse zeigt also die Verhältnisse mitunter klarer als das Bewußtsein der Bevölkerung, was angesichts der starken Fluktuation der Bevölkerung in den Kleinstädten nicht verwundern darf.

Die Zusammensetzung der Einwohnerschaft in den gehobenen Wohngebieten ist recht unterschiedlich und durchaus nicht immer von den städtischen Hauptfunktionen bestimmt. Während in Eichstätt und Cham vor allem die Beamten darin vertreten sind, zeigen Säckingen und Lichtenfels eine größere Vielfalt (Selbständige, Beamte, Angestellte, auch Selbständige Berufslose). In Bretten, Buchloe und Hofheim überwiegen die Selbständigen, Beamten und Angestellten. In Triberg dominieren die Angestellten, während die zahlreichen Fabrikanten dort verhältnismäßig weit über das Stadtgebiet verstreut wohnen.

Wie ordnen sich nun die gehobenen Wohngegenden im Stadtgebiet an? Mit Ausnahme Eichstätts liegen sie fast ausschließlich in den äußeren Stadtteilen mit offener Bebauung. Damit erweist sich die Feststellung von *G. Schwarz* (1961, S. 395), wonach in Kleinstädten ein soziales Gefälle von innen nach außen besteht, für elf unserer Beispielstädte in dieser Verallgemeinerung als nicht zutreffend. In Lichtenfels, Bretten, Säckingen und Triberg, z. T. auch in Eichstätt und Cham, bilden die gehobenen Wohngebiete einen Abschnitt des Stadtrandes oder finden sich nicht weit von ihm. Sie können sich dabei vom Rande der Altstadt bis zum Ausfingern der städtischen Bebauung hinziehen, wie im Osten von Lichtenfels und im Norden von Bretten, wo sich besonders große und geschlossene gehobene Wohnviertel entwickelt haben.

Die älteren Wohngebiete mit überdurchschnittlichem Vorkommen von „Leitenden Berufen und Akademikern" sind von der jüngeren Bebauung eingeschlossen und liegen als Inseln im äußeren Stadtgebiet. Das ist in Eichstätt (Karte 2) gut zu erkennen, wo sich zwischen den beiden Weltkriegen östlich und westlich des Gebietes vorwiegend geschlossener Bebauung Angehörige der höheren Sozialgruppen in größerer Zahl niedergelassen haben. Ähnliches zeigt die Karte von Cham (Nr. 6) nördlich des Bahnhofes am Taubenbühl. Es konnte ferner auch in Säckingen und Buchloe festgestellt werden.

Aus dem vorherrschenden Baustil und der Nachbarschaftslage dieser älteren gehobenen Wohngebiete zu anderen Wohnbereichen läßt sich u. U. das „Abwandern bemittelter Schichten aus dem Stadtkern" (*G. Schwarz*, 1961, S. 406) zeitlich erschließen. Dieser Vorgang begann in Lichtenfels um die Jahrhundertwende und hielt seitdem in gleichbleibend östlicher Richtung an. In Eichstätt ist er für die Zeit nach dem ersten Weltkrieg anzusetzen, wobei dort eine kontinuierliche Weiterentwicklung nur teilweise festzustellen ist. Für Hofheim konnte an Hand des Adreßbuches von 1928 ermittelt werden, daß damals noch die innerhalb der Altstadt gelegene Bahnhofstraße von gehobenen Berufsgruppen bevorzugt wurde, inzwischen aber diese Eigenschaft verloren hat. Schon damals

erwies sich das werdende Neubaugebiet nordöstlich der Altstadt als gehobenes Wohngebiet. Man wird aus diesen vereinzelten Beobachtungen folgern dürfen, daß sich die gehobenen Wohnviertel allmählich, parallel zum Entstehen der locker bebauten Stadtteile, aus den Altstädten heraus verlagert haben. In den meisten Kleinstädten ist dieser Prozeß schon weit vorgeschritten, vor allem dort, wo eine zahlreiche und wohlhabende Führungsschicht von Selbständigen und erst in zweiter Linie von leitenden Beamten und Angestellten vorhanden ist (Lichtenfels, Bretten, Säckingen).

Auffallend ist die topographische Situation dieser Wohngebiete. Sie nehmen im allgemeinen eine sonnenscheinreiche, erhöhte Lage über der Stadt ein, namentlich dann, wenn die Talhänge durch Terrassen oder Leisten gegliedert sind. Dies läßt sich im Norden von Bretten, auf den westexponierten Hängen des Gutachtales in Triberg, am Taubenbühl und unter der Luitpoldhöhe in Cham, auf den Rheinterrassen bei Säckingen, südöstlich der Altstadt von Lichtenfels und auch im Osten von Eichstätt erkennen. Beobachtungen in Crailsheim, Miesbach und Isny und zahlreichen anderen Städten lehren ein gleiches. Nur in Hofheim, Windsheim und Buchloe ist dies nicht der Fall. Diese drei Städte liegen in ebenem oder doch sehr wenig gegliedertem Gelände.

In der Lage kommt bereits ein weiteres Merkmal dieser gehobenen Wohnviertel zum Ausdruck. Es handelt sich zumeist um reine Wohngebiete, die kaum von anderweitigen Einrichtungen, auch nicht von Läden, durchsetzt sind. Lediglich in Lichtenfels fallen Standorte der öffentlichen Dienste und gehobenes Wohngebiet zum Teil zusammen. Allenfalls mag dies noch für Windsheim und Buchloe gelten. In allen anderen Fällen, auch in Crailsheim, Isny und Miesbach, ist eine klare Trennung von den Häufungsgebieten der Arbeitsstätten aller Art vorhanden.

4. Die Regeln der sozialräumlichen Gliederung

Aus den vorliegenden Ergebnissen kann nunmehr eine sozialräumliche Gliederung der Kleinstadt als Wohngebiet entwickelt werden. Sie ist vor allem dadurch gekennzeichnet, daß die Selbständigen die Mitte, vorzugsweise das Geschäftsgebiet der Altstadt, einnehmen. Auch in Altstadtnähe ist ihr Anteil zuweilen noch hoch, ebenso an manchen Ausfallstraßen, ohne daß sie dort immer bis zum Stadtrand vordringen. Damit erweisen sich die Selbständigen im weitesten Sinne als die vorherrschende Gruppe im Stadtzentrum. Das bedeutet aber, daß die traditionell ältesten städtischen Berufsgruppen, an die Geschäftsstraßen und deren nächste Umgebung gebunden, auch heute noch die ältesten Teile der meisten Kleinstädte bevorzugen. Im allgemeinen liegen ja eben die Geschäftskerne in den Altstädten.

Die übrigen Stadtteile, soweit sie vorwiegend geschlossene Bebauung besitzen, also die älteren Vorstädte und jene des 19. Jahrhunderts, aber auch die Randstraßen der Altstädte selbst, werden bevorzugt von Arbeitern, von Selbständigen Berufslosen und manchmal auch von Landwirten bewohnt. Damit ergibt sich für diese Stadtgebiete eine Gliederung, die bereits *P. Vosseler* (1928) im Prinzip erkannt hat.

In den äußeren, vorwiegend offen bebauten Stadtteilen sind die Regeln der Gliederung in Wohngebiete schwerer zu erkennen. Auffallend ist dort vor allem die Tatsache, daß größere Arbeiterwohnviertel vornehmlich am Stadtrande liegen, so daß häufig ein innerer, altstädtischer, und ein äußerer, peripherer Arbeiterwohngürtel unterschieden werden können. Diese Zweiteilung der Arbeiterwohngebiete kommt auf allen beigegebenen Karten der sozialräumlichen Gliederung, vor allem aber auf der Karte von Bretten (Nr. 4) klar zum Ausdruck. Allerdings umgeben die äußeren Gebiete überdurchschnittlichen Vorkommens von Arbeitern die Stadt nicht vollständig. Vielmehr schieben sich Wohngebiete von Beamten und Angestellten dazwischen, so daß also gegen den Stadtrand hin die „entwicklungsgeschichtlich jüngeren Berufsgruppen" *(R. Mayntz,* 1958, S. 57) dominieren. Während in den eigentlichen Altstädten meist Reste einer zonalen Anordnung der Sozialgruppen erkennbar sind (Karte 4: Bretten, Karte 6: Cham), läßt sich in den äußeren Stadtteilen eher von einer sektorenartigen Anordnung sprechen, beide Male freilich mit starker Generalisierung der tatsächlichen Verhältnisse.

Innerhalb der Altstädte besteht bei der Wohnbevölkerung ein gewisses soziales Gefälle von den Geschäftsstraßen und vor allem vom Geschäftskern gegen die Randstraßen hin. Das verdeutlicht das Beispiel Bretten in Fig. 2 besonders gut; aber auch Triberg, wo eine eigentliche Altstadt fehlt, zeigt ein solches Gefälle im Anschluß an den Geschäftskern.

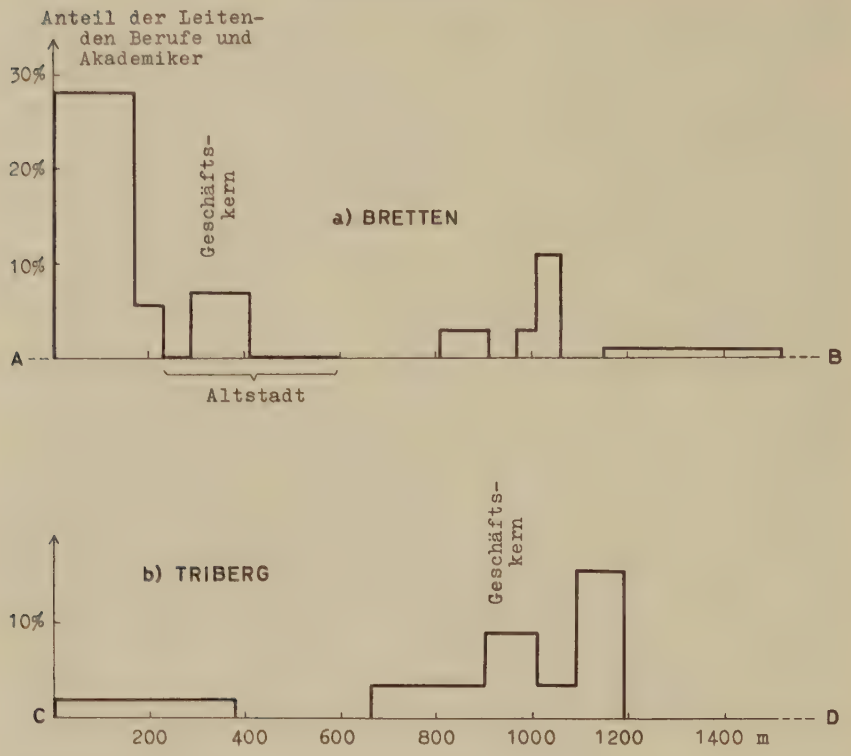
Die „Leitenden Berufe und Akademiker" erreichen fast überall in der Altstadtmitte schwach überdurchschnittliche Wohnanteile, während sie am Rande der Altstädte und in den geschlossen bebauten Vorstädten, wenn überhaupt, erheblich unter dem Durchschnitt vertreten sind. Ihre Hauptverbreitungsgebiete liegen — von Eichstätt abgesehen — stets in den jüngeren, vorwiegend offen bebauten Stadtteilen. *Für das gesamte Stadtgebiet ergibt sich demnach infolge der sektorenhaften Anordnung sehr unterschiedlicher Sozialgruppen der Wohnbevölkerung in den Randgebieten in bestimmten Radien ein merkliches soziales Gefälle von außen nach innen, wobei im Stadtzentrum ein zweites, aber schwaches Maximum zu erkennen ist. In anderen Radien, insbesondere gegen randständige Arbeiterwohngebiete hin, ist ein entsprechendes Gefälle in umgekehrter Richtung (gegen den Stadtrand) festzustellen.*

Abschließend muß noch die wichtige Frage erörtert werden, ob und inwieweit Übereinstimmung zwischen Stadtgebieten bestimmter Funktion und überdurchschnittlichem Vorkommen zugehöriger Sozialgruppen besteht. Für das Geschäftsgebiet ist diese Übereinstimmung zu bejahen, da dort die höchsten Anteile an Selbständigen gefunden wurden und überdies eine enge berufliche Bindung dieser Gruppe an das Geschäftszentrum besteht. In fünf Fällen ließ sich auch eine Zuordnung von Beamtenwohngebieten zu Einrichtungen bzw. Vierteln der öffentlichen Dienste nachweisen. Dabei handelt es sich entweder um Nachbarschaft (Bretten) oder um räumliche Durchdringung (Lichtenfels, Eichstätt, Cham, Triberg). Doch ist diese Beziehung stets nur auf einen Teil der Beamtenwohngebiete beschränkt.

Bei Industrie- und Arbeiterwohngebieten ist der Nachweis eines inneren

Fig. 2

Der Anteil der Leitenden Berufe und Akademiker an der erwerbstätigen Wohnbevölkerung in Querschnitten durch die Städte Bretten und Triberg



(Vereinfachte Darstellung nach den Karten Nr. 4 und 8)

Zusammenhanges schwieriger als bei den Standorten der öffentlichen Dienste und den Beamtenwohnstraßen. Denn es ist zu berücksichtigen, daß die unterschiedenen Sozialgruppen nicht jeweils einer einzigen bestimmten Funktion entsprechen. Gerade die Arbeiter sind nicht allein in der Industrie beschäftigt, sondern auch im Handwerk, ja selbst im öffentlichen Dienst. Das gilt noch mehr für die Angestellten, welche im Handel, in den Dienstleistungsgewerben, im öffentlichen Dienst und in der Industrie tätig sein können.

In Cham ist das Industrieviertel zugleich ein Arbeiterwohngebiet. Im Süden Brettens liegt eine große, von mehreren öffentlichen und halböffentlichen Baugesellschaften errichtete Arbeitersiedlung unmittelbar

neben dem Industrieviertel. Eine gewisse räumliche Nähe zwischen Industriestandorten und Arbeiterwohngebieten besteht auch in Säckingen, Eichstätt und Buchloe, obwohl sich dort keine eigentlichen Industrieviertel entwickelt haben. Dagegen fehlt ein offensichtlicher Zusammenhang dieser Art in Lichtenfels, Triberg und Hofheim.

Aus diesem Befund ist zu schließen, daß in Kleinstädten die Verteilung funktional bestimmter Stadtgebiete einerseits und der bevorzugten Wohngebiete zugehöriger Sozialgruppen andererseits nicht übereinstimmen muß. In Behördenstraßen müssen also nicht stets überdurchschnittlich viele Beamte, in Industriegebieten und deren Nähe nicht vorwiegend Arbeiter wohnen[34], obwohl derartige Übereinstimmungen stellenweise in ausgeprägter Weise vorkommen. Ob aus der letztgenannten Tatsache eine Tendenz zur Herausbildung von Stadtvierteln entsprechender funktionaler und sozialer Einheitlichkeit gefolgert werden kann, läßt sich nach dem vorliegenden Material nicht entscheiden. Es sei jedoch darauf hingewiesen, daß einer solchen Tendenz zahlreiche Hindernisse entgegenstehen können, wie bestimmte Planungen, Baulandpreise, landwirtschaftliche Nutzung, Relief.

[34] Da in manchen Kleinstädten Fabrikanten und leitende Angestellte vorwiegend neben ihren Betrieben wohnen, können kleinstädtische Industrieviertel sogar einen relativ höheren Anteil an „Leitenden Berufen und Akademikern" aufweisen als an Arbeitern (so in Hofheim, aber wohl auch in Windsheim).

IV. Die Abgrenzung der Kleinstadt von anderen Stadtgrößenklassen

Wurde bisher versucht, typische geographische Züge der Kleinstädte durch Einblicke in ihre Funktionen und namentlich in ihre innere Differenzierung zu verdeutlichen, so soll das Gewonnene nunmehr dadurch vertieft werden, daß die Unterschiede zwischen der Kleinstadt und den benachbarten Stadtgrößenklassen herausgearbeitet werden. Denn erst durch die Erhellung von Unterschieden gewinnt das Bild der Kleinstadt, das bei mancherlei gemeinsamen Zügen doch viele Variationen aufweist, an Klarheit.

A. Zur Abgrenzung der Kleinstadt von stadtartigen Siedlungen gleicher Größe

Es wird darauf verzichtet, die Trennungslinie zu verfolgen, welche zwischen Kleinstädten einerseits und jenen nur stadtartigen gewerblichen Siedlungen andererseits besteht, die nach der Zahl ihrer Einwohner den Kleinstädten entsprechen würden. Nur an einem Beispiel sollen charakteristische Unterschiede solcher Gewerbeorte zu den eigentlichen Kleinstädten demonstriert werden.

Penzberg in Oberbayern, seit 1919 Stadt im rechtlichen Sinne, ist bei allen seinen Besonderheiten ein bezeichnendes Beispiel für jene Siedlungen, die als Bergbau- oder Industrieorte nicht oder noch nicht zu den eigentlichen Städten gerechnet werden können.

Im Jahre 1830 hatte der Ort 16 Einwohner. Kurz vor der Jahrhundertmitte wurde das Pechkohlenbergwerk eingerichtet, worauf ein kräftiger Bevölkerungszustrom einsetzte. 1852 zählte man 643, 1910 bereits 5500 und 1959 schließlich 10350 Einwohner. Penzberg ist somit ein typischer Bergbauort des 19. Jahrhunderts, was sich auch in seinem äußeren Bilde widerspiegelt. Bis ins heutige Geschäftszentrum hinein finden sich die dreigeschossigen einfachen Bergarbeiterhäuser mit Kniestock, mit kleinen Gärten, Schuppen, Holzlegen und Kleintierställen. Selbst innerhalb der ursprünglichen Ortsanlage, dem baulichen Kern, sind erst einige unbedeutende Ansätze zu geschlossener Bebauung zu beobachten, bezeichnenderweise in der wichtigsten Geschäftsstraße, der Bahnhofstraße.

Seit dem letzten Kriege ließen sich zunehmend Handwerker und Einzelhändler in Penzberg nieder, während deren Zahl vorher relativ klein gewesen war. Wuchs die Bevölkerung von 1950 bis 1961 um rund 6%, so nahm die Zahl der Selbständigen in derselben Zeit um etwa ein

Viertel zu. Dank der Modernisierung und Vergrößerung zahlreicher Läden gewann Penzberg ein Einzugsgebiet in der Versorgung mit Bekleidung und Textilien, mit Hausrat, Uhren und Fotoartikeln, das vor allem die umliegenden Gemeinden umfaßt, im Süden aber z. T. bis Kochel reicht. Trotzdem ist die Spezialisierung des Angebotes noch nicht weit fortgeschritten. Man findet nicht nur Gemischtwarenhandlungen, sondern auch große Läden für Textilien und Lebensmittel oder Haushaltswaren, ohne daß es sich hierbei um warenhausartige Geschäfte handelt. In den Beispielstädten annähernd gleicher Einwohnerzahl war ähnliches nicht zu beobachten.

Bescheidene zentralörtliche Funktionen übt Penzberg auch durch das Knappschaftskrankenhaus und durch die Zweigstelle des Arbeitsamtes Weilheim aus, womit die regionalen öffentlichen Dienste bereits aufgezählt sind. Landratsamt, Amtsgericht und Notariat halten zudem monatliche Amtstage ab. Vergleicht man Penzberg auf der sehr instruktiven Karte von *H. Lehmann* (1951) mit den umliegenden städtischen Siedlungen, vor allem mit den Kreisstädten, so fällt als erstes die geringe Entwicklung seiner zentralörtlichen Einrichtungen auf, besonders im kulturellen und administrativen Sektor.

Die Zahl der Beschäftigten im Bergwerk ging namentlich in den letzten Jahren unter dem Einfluß der Kohlenbergbaukrise zurück. Waren dort Ende 1958 noch über 2000 Arbeiter und Angestellte tätig, so waren es Anfang 1962 etwa 1600. Das bedeutet, daß nur mehr etwa 35% aller Penzberger Haushaltungen unmittelbar vom Kohlenbergbau abhängig sind. Da den Bemühungen der Stadtverwaltung um Ansiedlung von Industrie bisher noch kein größerer Erfolg beschieden war, suchten die frei gewordenen und die neu hinzugezogenen Arbeitskräfte außerhalb der Wohngemeinde Beschäftigung. Während die Zahl der berufsbedingten Einpendler von 1950 bis 1961 mit 320 bzw. 410 verhältnismäßig konstant blieb, stieg die der Auspendler von 229 auf 1280. Von den letztgenannten sind rund 900 in München beschäftigt, das immerhin 55 Eisenbahnkilometer entfernt liegt. Die Bedeutung Penzbergs als Arbeitsort nahm also kräftig ab. Man kann es heute unter Vorbehalten auch als einen Wohnvorort Münchens bezeichnen.

Noch unterscheidet sich Penzberg durch die Einförmigkeit in der Berufsstruktur seiner erwerbstätigen Einwohner grundlegend von den untersuchten Beispielstädten. Es weist rund zwei Drittel Arbeiterbevölkerung auf. Es gibt kein gehobenes Wohnviertel, wenn man von unbedeutenden Ansätzen absieht. So wohnt z. B. ein Teil der leitenden Angestellten des Bergwerks in dessen Nähe. Aber die Pläne der Stadtverwaltung zielen darauf ab, im Ortsteil Steigenberg, wo heute schon rund 2000 Menschen leben mögen, ein solches gehobenes Wohngebiet zu schaffen. Unter den auswärtigen Interessenten für die Baugrundstücke befinden sich zahlreiche gutgestellte Pensionisten, mit welchen eine neue, sozial gehobene Gruppe einziehen würde. Die beabsichtigte Ansiedlung von kleineren und mittleren Industriebetrieben dürfte Unternehmer und leitende Angestellte nach Penzberg führen und somit die dünne Schicht der „Leitenden Berufe und Akademiker" verstärken. Vor allem verspricht man sich von der Industrialisierung eine Verminderung der Zahl der Auspendler.

So ist Penzberg als stadtähnliche Siedlung gegenwärtig in einer tiefgreifenden Wandlung begriffen. Schreitet die soziale Differenzierung der Bevölkerung fort und nimmt Penzbergs Bedeutung als Arbeitsort wieder zu, so dürfte es sich auf den hier umrissenen Typus „Kleinstadt" hin entwickeln. Denn eine zahlungskräftige Bevölkerung mit differenzierteren Konsumgewohnheiten wird Anlaß zu zunehmender Spezialisierung und Leistungsfähigkeit der Geschäfte geben, die ihrerseits die Anziehungskraft des Ortes im Umlande stärken können. Das gilt sinngemäß auch für das Handwerk und die Dienstleistungsgewerbe. Aber es gibt noch weitere Hinweise dafür, daß eine solche Entwicklung in Penzberg bereits eingeleitet ist. Der Stadtrat hat 1961 beschlossen, in der Karlstraße als der Hauptverkehrsstraße die geschlossene Bauweise einzuführen. Dadurch wird der Ortskern in Zukunft ein mehr städtisches Gepräge erhalten. Mit der geplanten Errichtung einer Mittelschule dürfte Penzberg auch eine gewisse kulturelle Zentralität erlangen, die bisher so gut wie nicht vorhanden war. So gesehen wäre Penzberg in die Gruppe der „werdenden Städte" einzureihen, von denen bereits auf Seite 15 die Rede war.

Das Beispiel Penzberg kennzeichnet sehr treffend die Problematik stadtartiger Siedlungen, die völlig von einem Wirtschaftszweige und zudem von einem einzigen großen Unternehmen abhängig sind. *Ihre Entwicklung kann durch konjunkturelle oder gar strukturelle Wirtschaftskrisen weit mehr beeinträchtigt werden als die einer echten Stadt, deren wirtschaftliche Grundlagen dank ihrer zentralen Stellung viel breiter sind* (vgl. *A. Lösch,* 1940, S. 16).

Außer den Industrie- und Bergbauorten bildet ein Teil der Marktflecken einen anderen, weit verbreiteten städtischen Siedlungstyp. Märkte sind in manchen Ländern, so in Altbaiern, Oberschwaben und Niedersachsen, sehr zahlreich und können zuweilen die kleinen Städte vertreten (*H. Fehn,* 1960). Daraus geht schon hervor, daß sie oft in kräftiger Weise zentralörtliche Funktionen ausüben und deshalb zu den Städten im geographischen Sinne gerechnet werden müssen. Die Staatsbehörden haben der Wirklichkeit in vielen Fällen Rechnung getragen und solchen Märkten den rechtlichen Status von Städten verliehen, so auch unseren Beispielen Miesbach und Buchloe. Eine andere Gruppe von Märkten zeigt dagegen nur schwach entwickelte zentrale Funktionen. Sie werden daher häufig den ähnlich strukturierten, sehr kleinen Städten zuzurechnen sein, die im nächsten Abschnitt zu behandeln sind.

Es bleibt nun noch die Abgrenzung der Kleinstadt von anderen Stadtgrößenklassen, also eine solche innerhalb der Städtehierarchie, zu behandeln. Nach oben hin ist der Unterschied zur Mittelstadt herauszuarbeiten, nach unten ist ein entsprechender Stadttyp zunächst nicht gegeben. Die Bezeichnung „Zwergstadt" orientiert sich allein an äußeren Größenmerkmalen, nämlich an der Einwohnerzahl. Manche ihrer Vertreter können durchaus, wie das Beispiel Hofheim lehrt, in ihren Funktionen wie in ihrem Gefüge den echten Kleinstädten zugerechnet werden. Also muß eine unterste Klasse von Städten, die sich nach qualitativen Merkmalen von den voll entwickelten Kleinstädten unterscheiden, erst gefunden werden.

B. Die Abgrenzung von der Ackerbürgerkleinstadt

Eine Gruppe sehr kleiner Städte in Süddeutschland hebt sich durch die in ihnen weit verbreitete landwirtschaftliche Betätigung von den typischen voll entwickelten Kleinstädten ab. Es wurde ja schon darauf hingewiesen, daß noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts die meisten Städte Ackerbürger in großer Zahl beherbergten. Die echten Kleinstädte haben den Charakter der Ackerbürgerkleinstadt inzwischen verloren. Zwar gibt es auch in ihnen noch haupt- und nebenberufliche Landwirte, doch treten sie nach Zahl und Bedeutung stark zurück. Allenfalls sind die ladenarmen Seitenstraßen der Altstädte noch Reliktstandorte innerstädtischen Bauerntums, so in Bretten, Windsheim, Buchloe und Hofheim. Zu diesem Rückgange trägt teils das Aufgeben der landwirtschaftlichen Betätigung, teils die Aussiedlung von Höfen bei.

Anders in den typischen Ackerbürgerstädtchen. Dort ist die Landwirtschaft als eigentlich nichtstädtische Erwerbsart nicht nur zahlenmäßig weiter verbreitet, sondern sie hat sich sogar noch in den Geschäftsstraßen erhalten, sofern solche überhaupt ausgebildet sind. Wirtschaftliche Einheit und Geschlossenheit des Geschäftsgebietes als Sitz von Handel, Ladenhandwerk und zahlreichen Dienstleistungsgewerben, das Hauptmerkmal echt städtischen Gefüges, sind in den Ackerbürgerkleinstädten nicht vorhanden. Im Gepräge der Häuser, im Rhythmus des Lebens, im Verkehr von Traktoren und Fuhrwerken drückt sich das Ackerbürgertum auf die Physiognomie derartiger Städte bestimmend aus.

Als Beispiel für diese Ackerbürgerkleinstädte sei Schönsee im Oberpfälzer Wald angeführt, das von *H. Fehn* (1937) beschrieben worden ist. In dieser Stadt, die 1959 rund 1800 Einwohner zählte, sind landwirtschaftliche Anwesen über das ganze Stadtgebiet mit Ausnahme einer jungen Wohnsiedlung verbreitet. Auch am Marktplatz, einem langen Straßenmarkt, dessen Mittelabschnitt als Geschäftsgebiet fungiert, sind sie vertreten. Hier sind 58% aller Gebäude Häuser mit Läden, doch wird in nicht weniger als 61% aller dort befindlichen Gebäude Landwirtschaft getrieben[35]. Das besagt, daß Läden und landwirtschaftliche Betriebe im Geschäftsgebiet dieses Städtchens etwa gleich zahlreich anzutreffen sind. Hinzu kommt als weiteres Kennzeichen, daß die Mehrzahl (zwölf) von 21 gezählten Läden vorwiegend dem täglichen Bedarf dient. Auch hierin liegt eine Abweichung von den kleinstädtischen Verhältnissen in den Beispielstädten. Eine Reihe dieser Läden sind Gemischtwarenhandlungen, wie sie auch in Dörfern üblich sind. Diese noch wenig fortgeschrittene Differenzierung der Branchen deutet auf einen relativ kleinen Kundenkreis und damit auf ein sehr beschränktes städtisches Einzugsgebiet hin.

Immerhin übt Schönsee auch zentrale Funktionen aus, die in bestimmten Einrichtungen und Berufen verkörpert sind. Der regionale öffentliche Dienst ist allerdings nur mit einer landwirtschaftlichen Berufsschule vertreten, wenn man von der fast bedeutungslos gewordenen Spitzenklöppel-

[35] Die Zahlen stammen aus dem Frühjahr 1960. Dabei ist zwischen haupt- und nebenberuflichen Landwirten nicht unterschieden worden.

fachschule absieht. Finanzamt und Arbeitsamt halten monatliche bzw. wöchentliche Sprechtage ab. Auch die Sparkassenzweigstelle ist nur dreimal in der Woche geöffnet, während die Raiffeisenbank über ein repräsentatives Gebäude und normale Öffnungszeiten verfügt. Kino, Apotheke, je zwei Ärzte und Zahnärzte und ein Tierarzt üben wichtige zentrale Dienste aus. Das noch immer sehr starke Handwerk geht zahlenmäßig zurück, ebenso die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe, doch letztere nur langsam, wobei die durchschnittliche Betriebsgröße allmählich zunimmt. Hierin äußert sich eine berufliche Entmischung, wie sie *K. Ruppert* (1958) aus Spalt ausführlich beschrieben hat. Die Industrie ist auf kleine Betriebe der Textilbranche, der Glasverarbeitung und auf eine Ziegelei beschränkt. Steigende wirtschaftliche Bedeutung erlangte seit etwa 1950 der Fremdenverkehr, der 1959 rund 15000 Übernachtungen, vorwiegend von Berlinern, brachte.

Fremdenverkehr und Industrie stellen freilich keine primär städtischen Merkmale dar; diese sind, wie oben dargelegt, nur schwach entwickelt. Es ist aber sehr bezeichnend für diesen Typ von Städten, daß sie in der Vergangenheit in den meisten Fällen einmal kräftigeres städtisches Leben besaßen. Schönsee war jahrhundertelang als Gerichts-, Verwaltungs- und Marktort Mittelpunkt der kleinen Herrschaft Reichenstein-Schönsee. Es zog Nutzen aus seiner Lage an einer der wichtigen Straßen von Nürnberg nach Prag, war gewerblich rege, wie die große Zahl von Webern beweist, und trieb im 18. Jahrhundert Leinwandhandel bis in die Niederlande. Die veränderte Richtung der neuen Verkehrsmittel und die zunehmende Bedeutung der Grenzen als Trennungslinien zwischen Nationalstaaten ließen das Gewerbe und damit auch die meisten Städte im Oberpfälzer Wald veröden. Daran vermochte der Eisenbahnanschluß, den Schönsee 1913 erhielt, nur wenig zu ändern (*H. Fehn,* 1937).

Die junge städtische Entwicklung, die, wie auf Seite 30 erwähnt, zeitlich wie räumlich selektiv vor sich ging, hat in Schönsee allenfalls in jüngster Zeit bescheidene Ansätze gezeitigt. Die Stadt hat im ganzen eine erhebliche Funktionsschwächung erfahren, ein Vorgang, der für viele Zwergstädte nachweisbar ist. Aus *E. Kriechbaums* (1935) Ausführungen über österreichische Ackerbürgerstädte geht hervor, daß diese, meist Gründungen kleinerer Territorialherren, beim Übergang an ein größeres politisches Gebilde ihre alten Mittelpunktsfunktionen weitgehend eingebüßt haben[36]. Dies kommt auch in den Arbeiten von *K. Scharlau* (1938) über Schwarzenborn und von *K. Ruppert* (1958) über Spalt zum Ausdruck. Gerade Spalt ähnelt, obwohl kräftigere städtische Funktionen ausübend, Schönsee sehr. Es war bis ins beginnende 19. Jahrhundert Mittelpunkt einer eichstättischen Exklave und ist heute noch bis in sein Geschäftsgebiet hinein eine typische Ackerbürgerstadt[37].

Allen diesen Städtchen ist gemeinsam, daß sie ihre Existenz Kräften verdanken, die längst nicht mehr wirksam sind. *H. Fehn* (1937, S. 228) bezeichnete sie deshalb als „Vorzeitformen", während *M. H. Disteli* (1954,

[36] Ihre Zahl ist ja auch in Gegenden ehemals starker territorialer Zersplitterung besonders groß (Oberpfalz, Franken, Baden und Nordwürttemberg, Hessen).
[37] Vgl. Karte 6 neben S. 38 bei *K. Ruppert* (1958).

S. 74) im Hinblick auf Aarburg von einer „musealen Kleinstadt“ sprach. *K. Scharlau* (1938, S. 49) ging noch weiter und prägte den Ausdruck „Kümmerformen“. In allen diesen Städtchen drückt sich die geringe Zentralität, deren Veränderung ebenfalls *K. Ruppert* (1959) für Spalt beschrieben hat, in einem starken Vorherrschen der Landwirtschaft aus. Diese Ackerbürgerstädte stehen zwischen dem bäuerlichen Dorf und den voll entwickelten Kleinstädten, müssen aber im Hinblick auf gewisse Mittelpunktsfunktionen, die innere Gliederung der Siedlung, städtisches Bewußtsein der Einwohner und städtische Physiognomie doch zu den Städten gerechnet werden, wenn auch nur zu deren unterster Stufe. Da es sich um Kleinstädte handelt, die durch die Landwirtschaft bestimmt werden, ist die Bezeichnung „Ackerbürgerkleinstadt“ angebracht.

Häufig zeichnet sich in diesen Ackerbürgerkleinstädten eine ganz junge städtische Entwicklung ab, die eben erst im Anfangsstadium steht. Man wird daher in ihnen gegenwärtig vorwiegend einen Entwicklungstypus, eine Vorstufe zur voll entwickelten Kleinstadt, zu erblicken haben. Eine wirklich kräftige Stärkung ihrer Zentralität erscheint aber nur in ausgesprochen groß- und mittelstadtfernen Gegenden möglich, wie gerade im Oberpfälzer Wald, für den der Typus der Ackerbürgerkleinstadt sehr bezeichnend ist.

Ist die Abgrenzung Kleinstadt-Ackerbürgerkleinstadt primär von den zentralörtlichen Funktionen her bestimmt, so äußert sie sich doch auch quantitativ. Es ist ja mehrfach erwähnt worden, daß die Ackerbürgerstädte in Süddeutschland zu den kleinsten Städten zählen, wenngleich umgekehrt nicht alle Zwergstädte Ackerbürgerstädtchen sind, wie das Beispiel Hofheim lehrt. Zur Ermittlung des Grenzbereiches, der mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Kleinstädte und Ackerbürgerkleinstädte trennt, wurden statistische Unterlagen herangezogen. Vor allem die Zahlen über die vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebe können Aufschluß geben, da hierbei nicht zwischen haupt- und nebenberuflichem landwirtschaftlichem Erwerb unterschieden wird. Das Verhältnis „Einwohner je landwirtschaftlichen Betrieb“ ist eine zwar rohe, aber sehr vielsagende Kennzahl für das Ausmaß der landwirtschaftlichen Betätigung in einer Stadt. Dagegen sind die Anteilszahlen der Berufszugehörigen oder Erwerbstätigen in der Landwirtschaft weniger aussagekräftig, da hier hauptberufliche oder überwiegende Tätigkeit entscheidend für die Zurechnung ist. Dadurch werden die Nebenerwerbslandwirte, die gerade in den typischen Ackerbürgerkleinstädten sehr häufig sind, nicht erfaßt. Aus diesem Grunde wurde das Verhältnis „Einwohner je landwirtschaftlichen Betrieb mit über 0,5 ha Betriebsfläche“ gewählt, das für Bayern nach dem Stande von 1956 ermittelt werden konnte. Um die Städte mit besonders hohem Anteil an Ackerbürgern auszusondern, wurde eine Schwelle bei 20 Einwohnern je landwirtschaftlichen Betrieb festgesetzt. Es hat sich nämlich erwiesen, daß die begangenen typischen Ackerbürgerkleinstädte ausnahmslos kleinere Kennzahlen ergeben. Dies bedeutet, daß in ihnen noch mindestens jede fünfte Familie ein Einkommen aus landwirtschaftlicher Tätigkeit im Haupt- oder Nebenberuf bezieht. Sämtliche bayerischen Städte im rechtlichen Sinne mit unter

10000 Einwohnern wurden in sechs Größengruppen eingeteilt und der Anteil der Städte mit einer Kennzahl von weniger als 20 Einw./landw. Betrieb je Gruppe ermittelt (Tab. 2).

Tab. 2

Der Anteil der typischen Ackerbürgerkleinstädte an den bayerischen Städten mit weniger als 10.000 Einwohnern (1956)

Einwohnerzahl	Zahl der Städte	Davon Städte m. weniger als 20 Ew./landw. Betrieb m. 0,5 ha u. mehr Betr.Fl.	
unter 1000 Ew.	9	8	(89 %)
1000 bis unter 2000 Ew.	30	26	(87 %)
2000 bis unter 3000 Ew.	41	22	(54 %)
3000 bis unter 4000 Ew.	43	12	(28 %)
4000 bis unter 5000 Ew.	23	5	(22 %)
5000 bis unter 10000 Ew.	70	—	(0 %)

Tab. 3

Die Landwirtschaft in ausgewählten bayerischen Kleinstädten und Ackerbürgerkleinstädten

Stadt	Landwirtschaftliche Berufszugehörige (in % d. Wohnbev. 1950)	Einw. je landwirtsch. Betr. m. 0,5 ha u. mehr Betr.Fläche (1956)
Lichtenfels	2,0 %	111
Cham	6,0 %	40
Windsheim	6,0 %	48
Hofheim	7,5 %	37
Spalt	22,5 %	12
Schönsee	32,0 %	9

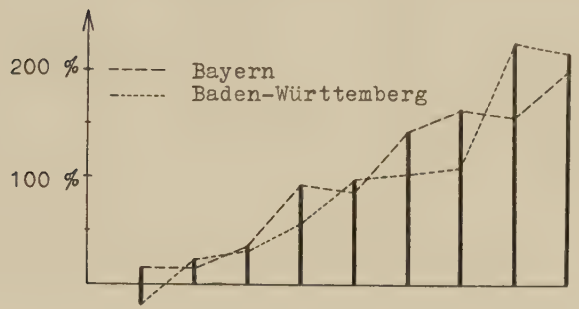
Nach Tab. 2 sind die Städte mit weniger als 2000 Einwohnern, also die Zwergstädte, fast ausnahmslos als Ackerbürgerkleinstädte zu bezeichnen, die Städte mit 2 bis 3000 Einwohnern noch immerhin rund zur Hälfte. Der oben erwähnte Grenzbereich zwischen voll entwickelten Kleinstädten und Ackerbürgerkleinstädten muß in Bayern um 3000 Einwohner angesetzt werden, da in der Größenordnung von 3 bis 5000 Einwohnern die voll entwickelten Kleinstädte bereits weit überwiegen[38]. In den bayerischen Städten mit mehr als 5000 Einwohnern spielt die Landwirtschaft durchwegs eine relativ untergeordnete Rolle. Deshalb können sie in ihrer Gesamtheit nicht mehr zu den Ackerbürgerkleinstädten gerechnet werden.

[38] Es erscheint bemerkenswert, daß auch *O. Boustedt* mittels eines eigenen Zentralitätsindexes auf den Schwellenwert von 3.000 Einwohnern gestoßen ist. Danach könne von nennenswerter Zentralität überhaupt nur in Gemeinden von über 3.000 Einwohnern und überwiegend nichtlandwirtschaftlicher Beschäftigung gesprochen werden (nach *R. Mackensen, 1960, S. 547*).

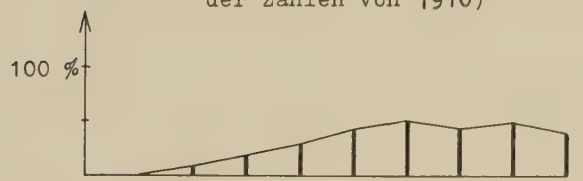
Fig. 3

Das Bevölkerungswachstum süddeutscher Städte mit unter 100.000 Einwohnern in den Zeitabschnitten 1840 bzw. 1852 bis 1910, 1910 bis 1939 und 1939 bis 1959

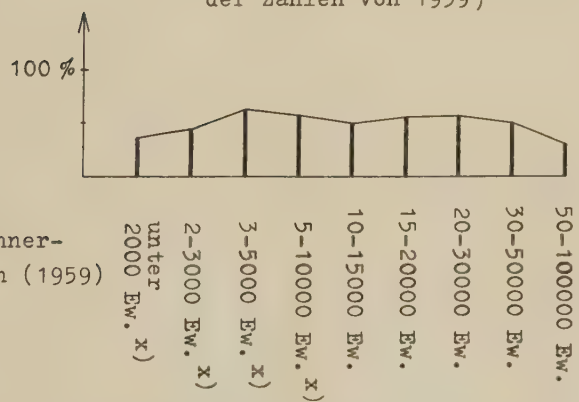
a) Wachstum von 1840 (Bayern) bzw. 1852 (Baden-Württemberg) bis 1910 (in % der Zahlen von 1840 bzw. 1852)



b) Wachstum von 1910 bis 1939 (in % der Zahlen von 1910)



c) Wachstum von 1939 bis 1959 (in % der Zahlen von 1939)



x) Die zugrunde liegenden Städte wurden durch Zufallsauswahl ermittelt.

Auch Tab. 3 vermag die Unterschiede in der landwirtschaftlichen Betätigung in voll entwickelten Kleinstädten und in Ackerbürgerkleinstädten zu veranschaulichen. Obwohl die Beispielstädte Cham, Windsheim und Hofheim noch verhältnismäßig viele Ackerbürger beherbergen, unterscheiden sie sich doch von Spalt und Schönsee grundlegend.

Inwieweit lassen sich nun diese nur für Bayern gültigen Ergebnisse verallgemeinern? Bei einer großräumigen Untersuchung wären sicher einige Verschiebungen in den Werten je Größengruppe zu erwarten. Zahlreiche Literaturhinweise und eigene Beobachtungen berechtigen aber zu der Ansicht, daß die Ergebnisse einer solchen Untersuchung in den übrigen Ländern der Bundesrepublik, in Österreich und wohl auch in der Schweiz zu keinen prinzipiellen Abweichungen führen würden.

Betrachtet man die Gruppe der Städte unter 3000 Einwohnern in Bayern und Baden-Württemberg zusammen, so fällt auf, daß in ihnen die Bevölkerungsentwicklung seit 1840 bzw. 1852 bis vor kurzem fast stagnierte. Das ist ein wichtiger Gegensatz zu den höheren Stadtgrößengruppen, wie Fig. 3 (Seite 89) anzeigt. Diese kleinsten Städte erfuhren erst in den Jahren nach 1945 eine kräftige Einwohnerzunahme. Sie konnten aber die zugewanderten Heimatvertriebenen infolge mangelnder Arbeitsmöglichkeiten nur z. T. behalten.

C. Die Abgrenzung von der Mittelstadt

Unterscheidet sich die Ackerbürgerkleinstadt von der voll entwickelten Kleinstadt durch die nur schwach ausgebildeten zentralörtlichen Funktionen und damit gleichzeitig durch die wirtschaftliche Struktur, so ergibt sich eine Abgrenzung von Kleinstadt und Mittelstadt überwiegend nach anderen Kriterien. In der Art der Funktionen, in ihrer Gewichtung und ihren Kombinationen sind zwischen diesen beiden Stadtgrößenklassen keine gravierenden Unterschiede festzustellen. Dagegen verlief die Bevölkerungsentwicklung unterschiedlich. Wie aus Fig. 3 ersichtlich ist, verschob sich das Bevölkerungswachstum der süddeutschen Klein- und Mittelstädte in jüngster Zeit zu Gunsten der ersteren. Das Ergebnis von Fig. 1 (Seite 32) wird also bestätigt. Demnach wuchsen die Kleinstädte und die kleineren Mittelstädte in Deutschland durch den Zustrom der Flüchtlinge und Heimatvertriebenen besonders stark (vgl. *E. Pfeil* und *E. W. Buchholz*, 1957, S. 11), da diese Städte bei Kriegsende noch unversehrt waren. Aus den vorliegenden Zahlen läßt sich jedoch keine klare Abgrenzung zwischen den beiden Größenklassen gewinnen. *Ganz allgemein sind die meisten quantitativ erfaßbaren Übergänge fließend und damit zur Abgrenzung nur bedingt geeignet. Es bleibt also nur der Weg, die innere Struktur von Klein- und Mittelstädten zu vergleichen.* Um deren Unterschiede in einem sinnvollen Zusammenhange zeigen zu können, sind die beim Übergang von der Kleinstadt zur Mittelstadt eintretenden Gefügeveränderungen herauszuarbeiten. Die Modellvorstellung des allmählichen Wachsens einer Kleinstadt zur Mittelstadt, sowohl an Einwohnern als auch an Fläche, ist dabei von großem Nutzen.

1. *Anfänge von Citybildung als Merkmal des mittelstädtischen Geschäftsgebietes*

Betrachtet man aufmerksam das Geschäftsgebiet einer Stadt, die gewissermaßen apriorisch den Mittelstädten zuzurechnen ist, so fallen sogleich gewisse Unterschiede gegenüber der typischen Kleinstadt auf. Sie lassen sich auch in den Vergleichsstädten Amberg (41 839 Einwohner i. J. 1959) und Tuttlingen (24 674 Einw.) erkennen. Einmal besitzt die Mittelstadt Einrichtungen, welche der Kleinstadt in der Regel fehlen. Dazu zählen vor allem die Warenhäuser mit ihrem breiten Sortiment an Waren, ihrem Abteilungssystem, ihren Schaufensterfluchten und -passagen, die eine erhebliche Anziehungskraft auf ein oft von weither kommendes Publikum ausüben[39]. Es gehören aber auch Spezialgeschäfte hierher, die in Kleinstädten nur als Singularitäten zu verzeichnen waren, wie reine Buchhandlungen und Juweliere. Auch Niederlassungen der Landeszentralbanken finden sich in Mittelstädten weit regelmäßiger als in Kleinstädten; das ist ein Hinweis auf die stärkere Wirtschaftskraft und ein meist größeres Einzugsgebiet der erstgenannten[40].

Weit wichtiger als eine Aufzählung einzelner geschäftlicher Einrichtungen erscheint eine Untersuchung des Nutzungsgrades in mittelstädtischen Geschäftsgebieten. Zunächst ergibt sich aus Tab. 1 (Seite 47), daß die Läden des täglichen Bedarfs in den Geschäftskernen Ambergs und Tuttlingens verhältnismäßig seltener vorkommen als in denen der Kleinstädte. Gerade durch diesen niedrigen Anteil an Läden des täglichen Bedarfs heben sich die mittelstädtischen Hauptgeschäftsstraßen von den Nebengeschäftsstraßen kräftig ab, was auch in anderen Mittelstädten beobachtet werden konnte. Die Differenzierung des Geschäftsgebietes nach Ladengruppen ist also in den Mittelstädten Amberg und Tuttlingen weiter entwickelt als in den Kleinstädten.

E. Otremba (1957, S. 193) führt aus, daß in der Mittelstadt bereits eine City in bescheidener Form vorhanden sei, wenngleich noch nicht von einer deutlichen Viertelbildung innerhalb der Geschäftsstadt gesprochen werden könne. Auch andere Autoren[41] berichten von Ansatzpunkten beginnender Citybildung in Städten, die zumindest ihrer Einwohnerzahl nach zu den Mittelstädten gerechnet werden müssen. Damit erhebt sich die Frage, wie die Citybildung geographisch in Erscheinung tritt und ob davon auch schon in Klein- und Mittelstädten die Rede sein kann.

Nach *H. Krüger* (1931, S. 163) bildeten damals die Geschäftsstraßen die „City" von Höxter. Drückte aber *Krüger* durch Anführungszeichen aus, daß er den Begriff City für nicht ganz angebracht halte, so verwendet ihn *F. Jonas* für die Klein- und Mittelstädte seines Unter-

[39] Unter den zwölf Beispielstädten verfügt nur Cham über ein solches Warenhaus.

[40] Allein in Säckingen befindet sich eine Niederlassung der Landeszentralbank als Ausnahme unter den Beispielstädten.

[41] So *H. Früh* (1950, S. 23) von Schaffhausen, *A. Willi* (1951, S. 142) von Rosenheim und *J. Kaltenhäuser* (1955, S. 274) von Bad Homburg. Dagegen bemerkt *W. Nährlich* (1961, S. 171), daß bei der Größe Coburgs (44.109 Einw. i. J. 1959) von einer Citybildung wohl noch nicht die Rede sein könne.

suchungsgebietes ganz bewußt. Er definiert ihn als das „Zielgebiet der meisten stadteinwärts gerichteten Konzentrationsvorgänge" und als „Stadtgebiet stärkster Landschaftsvielfalt" (*F. Jonas*, 1958, S. 68). So treffend diese Auffassung im einzelnen sein mag, so stellt sie doch eine starke Abschwächung des bisher üblichen Citybegriffes dar. Dieser traditionelle Citybegriff ist vor allem durch den Vorgang der Verdrängung von Wohnbevölkerung durch Wirtschafts- und Verwaltungseinrichtungen bestimmt, ein Gesichtspunkt, den Jonas außer acht läßt. Die Bevölkerungsabnahme im Stadtzentrum infolge Verstärkung und Konzentration zentraler Funktionen konnte u. a. *H. Früh* (1950, S. 89 f.) für die Altstadt von Schaffhausen zahlenmäßig eindeutig nachweisen. In den meisten Kleinstädten und vielen Mittelstädten ist dies aber nicht möglich, da es dort an einer entsprechenden statistischen Untergliederung des Stadtgebietes mangelt. Außerdem läßt die statistische Methode keine genauere Abgrenzung der City zu, da sie sich an anderen Grenzen orientiert.

Eine leicht zu handhabende Methode hat bereits *R. Mayer* (1934) in einer kaum beachteten Arbeit über die räumliche Gliederung von Graz entwickelt. Er geht davon aus, daß Geschäftsstraßen mit geschlossener „Ladenschichte" im Erdgeschoß ein Kennzeichen der Städte überhaupt, also auch der Kleinstädte, sind. Die Citybildung zeigt sich darin, daß auch eines oder mehrere der Obergeschosse, die vorher Wohnzwecken dienten, zu Geschäftsräumen umgestaltet werden, also einen Funktionswandel erfahren. Demnach muß eine echte City eine wenigstens zweigeschossige „Werkraumschichte" aufweisen, eine Auffassung, die sich mit unseren eigenen Gedanken engstens berührt. Denn mit zunehmender geschäftlicher Nutzung der Obergeschosse wird ein Teil der Wohnbevölkerung verdrängt. Dieser Verlust an Wohnraum kann auch durch Aufstockungen nicht kompensiert werden. Vielerorts untersagen nämlich die Bauordnungen eine Erhöhung der Gebäude über eine festgesetzte Zahl von Stockwerken hinaus.

Aus diesen Überlegungen heraus wurden die *Häuser mit vorwiegend doppel- und mehrgeschossiger geschäftlicher Nutzung (City-Geschäftshäuser)* in den Geschäftsgebieten eigens kartiert. Dazu zählen solche Gebäude, die im Erdgeschoß einen Laden beherbergen, und in deren Obergeschossen entweder ein Teil dieses Ladens oder ein anderer Laden (Etagengeschäfte) oder aber Büros oder Werkstätten etabliert sind in einem Ausmaß, daß wenigstens ein Obergeschoß vorwiegend geschäftlichen Zwecken dient. Dies wurde in allen jenen Fällen unterstellt, in welchen mindestens zwei Büro- oder Praxisberufe in den Obergeschossen eines Geschäftshauses ausgeübt werden[42]. Die Häufigkeit solcher City-Geschäftshäuser in den Geschäftsgebieten der zwölf Beispielstädte, Ambergs und Tuttlingens gibt Tab. 4 (Seite 93) wieder.

Auffallend ist zunächst, daß fünf von sieben Kreisstädten verhältnismäßig viele City-Geschäftshäuser aufweisen. Da die Spätentwickler Eichstätt und Hofheim entgegengesetztes Verhalten zeigen, ist anzunehmen,

[42] Die Nutzung der Amtsgebäude und Beherbergungsbetriebe, die sich in fast allen Fällen auch auf die Obergeschosse erstreckt, wurde nicht berücksichtigt. Sie findet sich auch dort, wo von einer Citybildung nicht die Rede sein kann.

daß sich gerade in Kreisstädten mit allseitiger, kräftiger wirtschaftlicher Zentralität kleinstädtische Vorstufen von Cities bilden können. Allein Säckingen fällt aus der Reihe der zwölf Beispielstädte heraus. Der hohe Anteil seiner City-Geschäftshäuser erklärt sich aus der Enge der Altstadt und den geringen Hausbreiten, die ein Ausweichen ins Obergeschoß geradezu erzwingen, soll ein Geschäft ausgeweitet werden. Sieht man von Säckingen ab, so heben sich Amberg und Tuttlingen klar von den übrigen elf Städten ab. Der Unterschied zwischen diesen beiden Mittelstädten resultiert wohl daraus, daß das Geschäftsgebiet Tuttlingens auf wenige Straßen mit hoher Geschäftshausdichte beschränkt ist, während jenes in Amberg in zahlreichen Nebengeschäftsstraßen ausfingert.

Tab. 4

Der Anteil der City-Geschäftshäuser an sämtlichen Geschäftshäusern in klein- und mittelstädtischen Geschäftsgebieten

Stadt	Häuser m. doppel- u. mehrgeschoss. geschäftl. Nutzung (City-Geschäftshäuser)	
	Zahl	In % aller Geschäftshäuser i. Gesch.Gebiet
Windsheim	1	1,0 %
Hofheim	1	2,5 %
Bretten	3	2,5 %
Eichstätt	5	3,5 %
Buchloe	2	3,5 %
Isny	4	4,5 %
Triberg	4	5,5 %
Cham	9	5,5 %
Lichtenfels	8	6,0 %
Crailsheim	8	6,0 %
Miesbach	7	6,5 %
Säckingen	13	10,0 %
Amberg	43	15,5 %
Tuttlingen	34	21,0 %

Klarer noch als durch den zahlenmäßigen Vergleich unterscheiden sich Klein- und Mittelstädte durch die Anordnung der City-Geschäftshäuser. Während diese in Kleinstädten, auch in Säckingen, meist recht dispers in den Geschäftsstraßen auftreten, rücken sie in Amberg und Tuttlingen z. T. sehr nahe zusammen. In beiden Städten lassen sich Straßenabschnitte abgrenzen, an welchen mindestens 50% der Häuser doppel- und mehrgeschossige geschäftliche Nutzung aufweisen. Dazu gehören in Amberg der nördliche Teil der Georgenstraße mit der Westseite des Marktplatzes und dem Beginn der Herrnstraße (67%) und der dem Bahnhof zunächst gelegene Teil der Bahnhofstraße (89%); in Tuttlingen der Marktplatz mit den anschließenden Häusern von Bahnhofstraße und Oberer Hauptstraße (50%). Hierbei handelt es sich um Gruppierungen von mindestens acht City-Geschäftshäusern. In den zwölf Beispielstädten kommen sie allenfalls in kleinen Gruppen von vier (Crailsheim) oder drei Gebäuden (Bretten, Miesbach, Cham) vor.

In den beiden Mittelstädten bilden die oben angeführten Straßenstücke die eigentlichen Zentren geschäftlichen Lebens. In den City-Geschäftshäusern sind dort vor allem Warenhäuser, Textilkaufhäuser, Haushaltswarengeschäfte und Cafés zu finden. An Büro- und Praxisberufen, die in Obergeschossen, vor allem in Bankgebäuden, gehäuft auftreten, müssen Ärzte, Rechtsanwälte und Wirtschaftsberater, sodann die Büros von Versicherungsgesellschaften, Parteien und sonstigen Organisationen genannt werden. In ihrer Häufung bilden alle diese Institutionen des wirtschaftlichen und sozialen Lebens die mittelstädtische City, die, wiewohl nicht immer in der oben geschilderten Klarheit entwickelt, sich als Straße, Straßenabschnitt oder Block doch deutlich vom übrigen Geschäftsgebiet abhebt. Dieses trägt daher eher kleinstädtische Züge. Beobachtungen in anderen Mittelstädten, wie Bamberg, Rosenheim, Singen a. Hohentwiel, haben dies bestätigt. Dagegen ist in Freising und Dachau eine derartige Intensivierung des Geschäftslebens nicht festzustellen. Da beide Städte im Einzugsbereich von München liegen und besonders Dachau mehr und mehr zu einem Wohnvorort Münchens wird, dürfte sich die fehlende Citybildung von daher ableiten lassen. Es scheint, daß die Ansätze zur mittelstädtischen Citybildung durch den Einfluß eines nahen überragenden Zentrums beeinträchtigt werden.

Daß in der Mittelstadt das Geschäftshaus nicht in dem Maße Wohnfunktionen erfüllt wie in der Kleinstadt, vermag auch eine andere Tatsache zu belegen. Berechnet man nämlich den Anteil jener Selbständigen, deren Geschäft, Werkstatt, Büro oder Praxis im Geschäftsgebiet liegen, die aber eine davon getrennte Privatwohnung besitzen, an der Zahl sämtlicher im Geschäftsgebiet tätiger Selbständiger, so ergibt sich die Privatwohnungsquote. Tab. 5 gibt sie für jene sieben Städte an, in welchen ihre Ermittlung möglich war.

Tab. 5

Die Privatwohnungsquote in Klein- und Mittelstädten

Stadt	Privatwohnungsquote im Geschäftsgebiet
Hofheim	ca. 10 %
Triberg	17 %
Windsheim	20 %
Eichstätt	29 %
Lichtenfels	33 %
Tuttlingen	39 %
Amberg	48 %

Aus der vorstehenden Tabelle geht hervor, daß die Wohnnachbarschaft der Selbständigen zu ihrem Geschäft in Kleinstädten durchwegs verbreiteter ist als in Mittelstädten, ohne daß den angeführten Beispielen ein Schwellenwert entnommen werden kann. Anscheinend werden in der Mittelstadt Geschäft und Wohnung im Geschäftsgebiet häufiger getrennt und letztere aus ihm hinaus verlegt; aber gleichzeitig dürften Selbstän-

dige von außen her verstärkt ins Geschäftsgebiet eindringen, ohne dort Wohnung zu nehmen. Jedenfalls ist der Tab. 5 zu entnehmen, daß das mittelstädtische Geschäftsgebiet als Wohngegend der Selbständigen eine verhältnismäßig geringere Rolle spielt als das der Kleinstadt.

2. *Die innerstädtische Sonderung als Merkmal der Mittelstadt*

a. Die Subzentrenbildung

Nicht nur durch die Ansätze zur Citybildung innerhalb des Geschäftsgebietes hebt sich die Mittelstadt von der Kleinstadt ab. Auch in der Verteilung der Läden über das Stadtgebiet und in der Konzentration der Ladengruppen machen sich Unterschiede bemerkbar, die durch Tab. 6 verdeutlicht werden. Ihr läßt sich folgendes entnehmen:

Tab. 6
Der Konzentrationsgrad der Läden im Geschäftsgebiet

Stadt	Konzentrationsgrad in % für		
	alle Läden	tägl. Bedarf	nichttägl. Bed.
Zwölf Beispielstädte	64—80	41—79	72—89
Amberg	60	35	80
Tuttlingen	49	26	63

Sämtliche Läden zusammengenommen sind in den Geschäftsgebieten der Mittelstädte zu einem geringeren Prozentsatz konzentriert als in den Kleinstädten. Diese Tatsache geht auf die besonders geringe Konzentration der Läden des täglichen Bedarfs zurück. Sie sind infolge ihrer relativ kleinen Einzugsbereiche und der gleichzeitig größeren Ausdehnung der Mittelstädte weiter über deren Stadtgebiete verteilt als in den Kleinstädten[43]. Aber auch hier gilt, daß die wenigen Beispiele die Festlegung von Schwellenwerten nicht erlauben.

In Tab. 6 spiegelt sich also die in Mittelstädten verstärkte Dispersion der Läden des täglichen Bedarfs wider. Wir haben nun zu fragen, wie die Läden außerhalb des Geschäftsgebietes verteilt sind. Zeigen sie regellose Streulage oder schließen sie sich an bestimmten Stellen zusammen, auf diese Weise kleine sublokale Zentren bildend? Der Vergleich lehrt, daß Ladenansammlungen außerhalb der mittelstädtischen Geschäftsgebiete sehr regelmäßig auftreten. Dabei sind nach Möglichkeit drei Gruppen zu unterscheiden:

1. Ansammlungen von drei bis vier, zuweilen auch mehr Läden des täglichen Bedarfs finden sich in den Außenstädten häufig, vor allem an Straßenkreuzungen. Sie versorgen meist die nächste Umgebung mit

[43] In der Streuung der Werte für Amberg und Tuttlingen in Tab. 6 werden Unterschiede in Lage, Gestalt und Nutzungsgrad der beiden Geschäftsgebiete deutlich. Diese beiden in vieler Hinsicht gegensätzlich gestalteten Mittelstädte wurden mit Absicht als Beispiele gewählt, können doch somit unterschiedliche Möglichkeiten demonstriert werden.

den Gütern des täglichen Bedarfs und stellen durchaus keine Eigenart der Mittelstädte dar. Sie sind ja bereits für einige Beispielstädte genannt worden (vgl. Seite 49 f.).

2. Ihnen ähneln jene Gruppierungen von Läden, in welchen die Geschäfte des täglichen Bedarfs überwiegen. Auch sie konnten in mehreren Beispielstädten festgestellt werden. Ebenso sind sie im Westen von Amberg an der Eglseer- und Oberntrautstraße (fünfmal täglicher, zweimal nichttäglicher Bedarf), im Osten im Dreifaltigkeitsviertel an der Moritzstraße (4 : 2) und im äußersten Osten, Am Bergsteig (5 : 3) zu finden. Sie nehmen hier schon zentrale Lage für größere Wohngebiete ein und entsprechen in etwa den „niedrig-zentralen Kaufmittelpunkten" von *F. Jonas* (1958, S. 114).
3. Als eigentliche sublokale Mittelpunkte oder Subzentren sind jedoch jene Ladenansammlungen zu bezeichnen, die in ihrer Struktur nach Ladengruppen den Verhältnissen des Geschäftsgebietes wenigstens ungefähr entsprechen (vgl. Tabelle 1, Seite 47). Die Läden des nichttäglichen Bedarfs müssen überwiegen, zum mindesten aber gleich zahlreich vertreten sein wie die Läden des täglichen Bedarfs. Erst dieser relativ hohe Anteil von Läden des nichttäglichen Bedarfs gibt solchen Ladengruppierungen eine kräftige zentrale Stellung in einem Teilgebiet der Stadt. Es werden dann Waren und Dienste angeboten, die in Kleinstädten in der Regel nur im Geschäftsgebiet zu erhalten sind. *F. Jonas* (a. a. O.) nennt sie „höher-zentrale Kaufmittelpunkte". Für sie ist außerdem eine gewisse Entfernung vom Geschäftsgebiet zu fordern, die zumindest einer Gehzeit von etwa zehn Minuten entsprechen sollte.

Ein derartiges Subzentrum ist für Crailsheim-Altenmünster bereits auf Seite 50 beschrieben worden. *G. Höhl* (1957, S. 11 f.) erwähnt solche Zentren aus Bamberg (73 547 Einwohner am 31. 12. 1959), „obwohl Bamberg nur eine Mittelstadt ist". In Bamberg-Ost sind am Heinrich-Weber-Platz und in der Gartenstadt zwei kräftige Subzentren in Anlehnung an Kirchen entstanden. *G. Höhl* führt sie auf die große Entfernung vom Stadtkern zurück. In Amberg (41 839 Einwohner) entwickelte sich ein solches Subzentrum in etwa 900 m Entfernung vom Geschäftsgebiet im Dreifaltigkeitsviertel, das in seinem Kern zwischen den beiden Weltkriegen entstand und seit 1950 rasch weitergewachsen ist. Den Kern dieses Subzentrums bilden die katholische Dreifaltigkeitskirche mit Kindergarten und Jugendheim. In nächster Nachbarschaft ließen sich außerdem ein Kino, ein Restaurant, fünf Läden des täglichen und neun des nichttäglichen Bedarfs nieder, dazu je ein praktischer Arzt und ein Zahnarzt. In weniger als fünf Minuten sind eine Apotheke und eine Poststelle zu erreichen. Vor allem am Spätvormittag, aber auch gegen Abend herrscht dort ein reger Fußgängerverkehr.

Ganz ähnliche Erscheinungen lassen sich in Freising (25.529 Einwohner) am Zusammenmünden von Erdinger-, Kultur- und Moosstraße erkennen. Auch hier bilden eine Kirche, dazu Schule, Sparkassenzweigstelle, Kino und Poststelle den Kern eines Subzentrums, das weiterhin fünf Läden des täglichen und sieben des

nichttäglichen Bedarfs umfaßt. In Rosenheim (31.093 Einwohner) gruppiert sich ein Subzentrum unweit der katholischen Kirche am Faulhaberplatz, hier in rund 800 m Entfernung vom Geschäftsgebiet. Neben Apotheke und Drogerie überwiegen die übrigen Läden des nichttäglichen Bedarfs; dazu haben sich in der Nähe je ein praktischer Arzt und ein Zahnarzt niedergelassen. In Dachau (27.593 Einwohner) findet sich ein Subzentrum im NE an Wotan- und Sudetenlandstraße mit drei Läden des täglichen und sechs des nichttäglichen Bedarfs. Daneben gibt es dort eine Poststelle, ein Gasthaus und einen Zahnarzt. In Singen am Hohentwiel (31.631 Einwohner) ist ähnliches in der Nähe von Kirche und Schule in der Südstadt zu beobachten. Selbst Fürstenfeldbruck (15.997 Einwohner), das wie Dachau mehr und mehr Wohnvorort Münchens wird, zeigt Ansätze zu einer Subzentrenbildung in den westlichen Neusiedlungen. Dort gruppieren sich Sparkassenzweigstelle, Apotheke und zwei größere Lebensmittelläden, dazu ein praktischer Arzt und ein Zahnarzt an einer Straßenkreuzung in peripherer Lage.

Unter sämtlichen begangenen Kleinstädten (von Crailsheim sei hierbei abgesehen) weist allein Burghausen an der Salzach (12455 Einwohner) ein auf den ersten Blick mit der beschriebenen Subzentrenbildung vergleichbares Phänomen auf, doch sind die Verhältnisse komplizierter. Dort liegt eher eine Aufspaltung des Geschäftsgebietes vor. Dies läßt sich zuweilen beobachten, wenn eine Verlagerung des Siedlungsschwerpunktes auch eine gerichtete Ausdehnung, ja Verschiebung des Geschäftszentrums bewirkt. Liegen reliefbedingte Hindernisse in dieser Richtung (Terrassen, Talhänge), so kommt es zu einer Trennung von altem und neuem Geschäftsgebiet, wie in Dachau, vor allem aber in Burghausen, wo sich die Neustadt auf den westlichen Niederterrassenfeldern immer noch ausweitet. Es dürfte einleuchten, daß ein solcher Vorgang von der eigentlichen Subzentrenbildung zu unterscheiden ist, da die Teile des Geschäftsgebietes jeweils auch der Gesamtstadt dienen. Aus den Beispielen geht immerhin hervor, daß die Reliefverhältnisse einen nicht zu unterschätzenden mittelbaren Einfluß auf Lage und Gestalt des Geschäftsgebietes, aber auch auf die Subzentrenbildung ausüben können.

Unter den hier genannten Mittelstädten ist diese Subzentrenbildung in Tuttlingen (24674 Einwohner) bisher am undeutlichsten verlaufen. Zwar befindet sich im Osten der Stadt, in Richtung auf die Brunnentalsiedlung, eine Häufung von Läden in rund 600 m Entfernung vom Geschäftsgebiet, mit Apotheke, Papierwaren- und Weinhandlung, Reinigungsanstalt, Bäckerei und Café, Lebensmittelgeschäft und Gasthaus. Aber es fehlen Einrichtungen, die als Anknüpfungspunkte angesehen werden könnten. Sparkassenzweigstelle und Poststelle liegen inmitten der Stadtrandsiedlung, der sie dienen, ebenso mehrere Läden des täglichen Bedarfs. Dagegen nimmt die dortige evangelische Kirche eine periphere Lage zu diesem Stadtteil ein. Dieser verfügt damit zwar über wichtige sublokale Einrichtungen und eigene Läden, doch sind gerade letztere verhältnismäßig weit gestreut. Die Frage nach den Ursachen dieser Konfiguration führt zu einem wichtigen, für die Mittelstadt ebenfalls bezeichnenden Punkt.

b. Der öffentliche innerstädtische Verkehr

Tuttlingen verfügt über eine öffentliche innerstädtische Omnibuslinie, welche im Halbstundenverkehr Bahnhof und Marktplatz, in weniger dich-

der Wagenfolge die Siedlung Brunnental mit dem Stadtkern verbindet. Besonders am späten Vormittag, von den Zeiten des Berufsverkehrs abgesehen, sind die Omnibusse sehr gut besetzt. Dann kehren zahlreiche Hausfrauen von ihren Einkäufen „aus der Stadt" zurück. Es ist ganz offensichtlich, daß Omnibushaltestellen und Grüppchen von Läden des täglichen Bedarfs aneinander anknüpfen. Andererseits ist sicher auch die verhältnismäßig geringe Zahl von Läden des nichttäglichen Bedarfs aus der günstigen Verbindung zum Stadtzentrum zu erklären. Daraus erhellt also, daß der öffentliche innerstädtische Verkehr der Bildung kräftiger Subzentren entgegenzuwirken vermag. Das gilt aber wohl nur für kleinere Mittelstädte. Von einer schwer zu bestimmenden Größe der Stadt an treten beide Erscheinungen deutlich nebeneinander auf, ohne daß es zu einer gegenseitigen Beeinträchtigung kommt (so z. B. in Bamberg).

In Kleinstädten sind Omnibuslinien innerhalb des Stadtgebietes nur selten anzutreffen. Eichstätt weist eine private Linie auf, welche den äußersten Osten der Stadt und das altmühlaufwärts gelegene Rebdorf mit dem Zentrum verbindet. Da diese Linie im werktäglichen Durchschnitt nur fünf- bis sechsmal in jeder Richtung befahren wird, ist ihre Bedeutung recht gering. Auch Burghausen besitzt eine derartige Omnibuslinie, welche vor allem dem Fahrgästverkehr zu den Wackerwerken und zum Bahnhof dient. Ihre Wagen verkehren immerhin in durchschnittlichen Abständen von weniger als einer Stunde in jeder Richtung. Auch Penzberg weist im übrigen eine solche Linie auf, welche in durchschnittlich dreiviertelstündiger Wagenfolge die isolierten Ortsteile verbindet. In allen drei Fällen ist das jeweilige Ortsgebiet weit auseinandergezogen. Es erreicht in Eichstätt fast fünf, in Burghausen etwa vier Kilometer Länge. Hier kommt hinzu, daß der westliche Hang des Salzachtales mit einer relativen Höhe von rund 60 m eine sehr markante Scheide innerhalb der Stadt bildet.

In Crailsheim wie auch in Penzberg haben sich die einzelnen Stadtteile in einiger Entfernung voneinander entwickelt, sind aber nicht linienhaft angeordnet. In Crailsheim ist keine innerstädtische Verkehrslinie vorhanden. Nach Auskunft der Stadtverwaltung bestand dafür bisher kein Bedürfnis. Daraus kann man schließen, daß eine weite Ausdehnung des Stadtgebietes allein die Einrichtung einer solchen Linie noch nicht nahelegen muß. Wichtigste Voraussetzung ist vielmehr das Vorhandensein einer gewissen Mindestverkehrsspannung. Diese hängt von der Zahl jener Einwohner ab, die in einer relativ großen Entfernung vom Stadtzentrum zum Beispiel von ihren jeweiligen Arbeitsstätten wohnen.

Es ist anzunehmen, daß in der Regel ein Weg von mehr als zehn Minuten Dauer in den Geschäftskern als unangenehm lang angesehen wird. Psychologisch ist dies vielleicht daher erklärbar, daß mit der Annäherung an 15-Minuten-Entfernungen bereits von Viertelstunden, also den Bruchteilen der höheren Zeiteinheit und nicht mehr von Minuten gesprochen wird. Unterstellt man ein durchschnittliches Fußgängertempo von vier bis fünf Kilometern in der Stunde, so errechnet sich daraus eine in zehn Minuten zurückzulegende Strecke von rund 750 Metern. Diese Entfernung, vom Rathaus als dem häufigsten Stadtmittelpunkt aus gemessen,

wurde in die Karten von Eichstätt (Nr. 1), Bretten (Nr. 3), Cham (Nr. 5) und Triberg (Nr. 7) mittels Pfeilsignaturen eingezeichnet. Das aus den Reliefverhältnissen resultierende Gefälle blieb dabei unberücksichtigt, da sich bei Hin- und Rückwegen ein gewisser Ausgleich in Gehzeiten ergeben dürfte.

Die genannten Karten zeigen, daß vor allem in Eichstätt erhebliche Gebiete der Stadtrandsiedlungen außerhalb der Zehn-Minuten-Entfernung liegen. Dies ist auch in Cham der Fall; nur konnten hier die äußeren, weit auseinandergezogenen Stadtteile mangels geeigneter kartographischer Unterlagen nicht dargestellt werden. Trotz der geschilderten Verhältnisse blieb in Eichstätt der öffentliche innerstädtische Verkehr recht unbedeutend. In Cham und in den übrigen Beispielstädten fehlt er völlig, obwohl beispielsweise Säckingen, Triberg und Lichtenfels jeweils rund drei Kilometer Länge erreichen.

Es kommt hinzu, daß eine starke Durchmischung von Arbeits- und Wohnstätten eine linienhafte Verkehrsspannung kaum entstehen läßt, es sei denn, sie ordnen sich in einem engen Tale an. In einer Stadt mit weit gestreuten und vorwiegend mittelgroßen oder gar kleinen Industrie- und Handelsbetrieben wird erst bei höherer Einwohnerzahl ein allgemeines Bedürfnis nach öffentlichen Verkehrsmitteln entstehen als in einer Stadt mit einem überragenden Großbetrieb, der fast den gesamten Berufsverkehr auf sich lenkt (Burghausen, Penzberg). Im letzteren Falle richten die Unternehmen freilich zuweilen werkseigene Linien für ihre Arbeitnehmer ein.

Alle diese Faktoren, die auf die Errichtung öffentlicher innerstädtischer Verkehrslinien fördernd wirken, sind in einer Mittelstadt weit stärker vorhanden als in einer durchschnittlichen Kleinstadt. Denn in der Mittelstadt wohnt durchwegs ein viel größerer Teil der Bevölkerung in den peripheren Wohnsiedlungen, die außerhalb der zwar fiktiven, aber nicht unbedeutenden Zehnminuten-Distanz um den Geschäftskern und die wichtigsten sonstigen Arbeitsstätten liegen. Allein daraus resultiert schon eine erhebliche Verkehrsspannung, welche durch die Form der Stadtanlage noch gesteigert werden kann. Deshalb sind in Mittelstädten fast stets öffentliche innerstädtische Verkehrsmittel anzutreffen. In Amberg versieht ein privates Unternehmen den Dienst auf vier Linien. Auf einer von ihnen verkehren täglich zehn Busse in jeder Richtung; es herrscht also etwa Stundenverkehr. Auch in den Städten Bamberg, Rosenheim, Dachau, Singen a. H. und sogar in Traunstein (15 061 Einwohner) verkehren Linienomnibusse innerhalb der Stadtgebiete.

Sie fehlen unter den begangenen Mittelstädten nur in Freising. Aber hier wie auch in anderen Städten bedienen Überlandlinien zahlreiche Haltestellen im Stadtgebiet, so daß ein Teil des innerstädtischen Verkehrs durch sie abgewickelt wird. Das ist auch in Fürstenfeldbruck zu beobachten, wo eine nach München führende Buslinie nicht weniger als sechs Haltestellen unterhält.

c. Begriff und Vorgang der innerstädtischen Sonderung

Subzentren und öffentlicher innerstädtischer Verkehr sind Ausdruck eines Vorganges, der mit zunehmender Stadtgröße wirksam wird, wobei

sich „Größe“ sowohl auf die Einwohnerzahl als auch auf die bebaute Fläche einer Stadt bezieht. Dieser Vorgang sei hier als innerstädtische Sonderung bezeichnet. Er besagt, daß Teile einer Stadt sich von der Gesamtstadt insofern absondern, als sie sublokale Einrichtungen verschiedener Art hervorbringen. Sie besitzen eigene Läden des täglichen wie des wichtigsten nichttäglichen Bedarfs, aber auch eigene Kirchen, Schulen, Poststellen, Sparkassenzweigstellen, mit den vier letztgenannten also Einrichtungen, die in Kleinstädten gewöhnlich nur einmal für das Gesamtgebiet einer Stadt vorhanden zu sein pflegen.

Diese Erscheinung hat wohl *O. Schlüter* (1899, S. 78) als erster erkannt, als er von den entgegengesetzt wirkenden Kräften des Zusammenschlusses und der Zerstreuung sprach, die um so ausgeprägter seien, je größer der Ort und je jünger er ist. Dieser Gedanke blieb in der Stadtgeographie lange unbeachtet. Ein Anklang findet sich erst in *L. Billers* Arbeit über die Städte am Mittellauf der Glatzer Neiße (1932, S. 78). Neuerdings ist *H. Früh* in seiner Stadtgeographie von Schaffhausen auf diese Fragen eingegangen. Er ordnet den verschiedenen „Quartieren“ der Stadt jeweils ein Sekundärzentrum zu, welches aus Diensten niedrigster Ordnung besteht und damit kaum mehr als echtes Subzentrum in unserem Sinne betrachtet werden kann. *Früh* stellt fest, daß es in Schaffhausen an Quartierkirchen und -schulhäusern seinerzeit noch mangelte, daß aber mehrere der letztgenannten geplant seien. Insgesamt zeigte Schaffhausen damals noch keine selbständig gewordenen Stadtteile (*H. Früh*, 1950, S. 30).

Die Verselbständigung von Stadtteilen muß als ein Hauptmerkmal der Mittelstadt im Vergleich zur Kleinstadt angesehen werden. In ihr wird eine Entwicklung deutlich, die in der echten Großstadt zu voller Ausbildung gelangt, die also in erster Linie von der Einwohnerzahl wie von der Flächengröße einer Stadt abhängig ist. Im übrigen kann diese Entwicklung durch die verschiedensten Einflüsse beschleunigt oder verzögert werden. Dazu zählen die Reliefverhältnisse, die Gestalt des Stadtgrundrisses und des Geschäftsgebietes, die Stadtplanung, die Aktivität der Stadtverwaltung und die Verhaltensweisen der Einwohner im allgemeinen.

Während die Kleinstadt noch unbestritten auf ein einziges Zentrum, nämlich ihr Geschäftsgebiet, orientiert ist, tritt in der Mittelstadt in der Regel zunächst ein Subzentrum hinzu, und in größeren Mittelstädten gibt es oft mehrere.

Sozialpsychologisch kann sich diese Verselbständigung darin äußern, daß ein mehr oder weniger ausgeprägtes Viertelsbewußtsein entsteht, welches auf einer besonders engen Verbundenheit der Bevölkerung mit ihrem Stadtviertel beruht (*P. Deneffe*, 1949, S. 445). Da die Großstadt und in geringerem Ausmaß auch schon die Mittelstadt in ihrer Gesamtheit nur schwer übersehbar sind, gehört es zu den Anliegen der Stadtplaner, die neuen groß- und mittelstädtischen Wohngebiete aufzugliedern in überschaubare Viertel, Quartiere oder Nachbarschaften, welche Begriffe nebeneinander verwendet werden. Derartige neugeschaffene Wohnviertel erhalten eigene Geschäfts-, Verwaltungs- und Kulturzentren, welche oft unseren Subzentren entsprechen. Aber auch ohne lenkende

Stadtplanung werden innerhalb der Wohnviertel Kräfte wirksam, welche auf die Ausbildung eigener Subzentren hinwirken, so z. B. im Amberger Dreifaltigkeitsviertel und in Crailsheim-Altenmünster. Es handelt sich hierbei im Prinzip um die gleichen Konzentrationsvorgänge, denen wir im Geschäftsgebiet begegnet sind.

In der Regel wirkt sich diese Viertelsbildung auch auf manche gesellschaftlichen Bindungen der Einwohner aus, was die Gründung viertelsgebundener Vereine (*H. Früh* spricht von „Quartiervereinen") bezeugt. In kleineren Städten geht der Anstoß hierzu häufig von den Pfarreien, besonders den katholischen, aus, welche über die konfessionellen Vereine und Jugendgruppen in das gesellschaftliche Leben wenigstens eines Teiles der Bevölkerung hineinwirken. Dies ergibt sich recht deutlich aus der Entwicklung des Amberger Dreifaltigkeitsviertels. Die auch in anderen Städten häufig zu beobachtende äußerliche Nachbarschaft von Subzentrum und Kirche unterliegt sicher keinem bloßen Zufall.

Bindungen an ein Stadtviertel können auch durch den Besuch von Viertels-Volksschulen begründet werden (vgl. *R. Geipel,* 1960, S. 30). *H. P. Bahrdt* (1961, S. 120) weist darauf hin, daß „die Schule eine der ganz wenigen Institutionen ist, die in der modernen Gesellschaft auf einer unteren Ebene öffentliches Leben zu erzeugen vermögen". Wohl aus dieser Erkenntnis heraus wird von den Stadtplanern häufig das Einzugsgebiet einer Volksschule als Maß für die Größe einer Nachbarschaft gewählt.

In unserer Betrachtung erweist sich die Mittelstadt als ein Übergangstyp zwischen Kleinstadt und Großstadt. Ansätze zur Citybildung, innerstädtische Sonderung mit Subzentren und öffentlichen Verkehrsmitteln muten schon ein wenig großstädtisch an. Ihre oft nur schwache Ausbildung, das Fehlen eines oder gar zweier dieser Merkmale erinnern eher an die Kleinstadt. Da die Mittelstadt somit Züge dieser beiden wohl am meisten profilierten Stadtgrößentypen trägt, ist sie selbst oft nur schwer zu bestimmen. Darin liegt die Schwierigkeit, eine Stadt eindeutig den Kleinstädten oder den Mittelstädten zuzuordnen.

Das sei am Beispiel der Stadt Crailsheim demonstriert. In dieser Stadt, die durch ihre große Zahl sublokaler öffentlicher Dienste und ihr Subzentrum in Altenmünster aus der Reihe der zwölf Beispielstädte heraustritt, ist die innerstädtische Sonderung weit fortgeschritten. Trotz der niedrigen Zahl von 14143 Einwohnern (1959) ist Crailsheim deswegen doch schon mehr den Mittelstädten als den Kleinstädten zuzurechnen. Allerdings ist nicht mehr zu rekonstruieren, wann sich in Crailsheim das mittelstädtische Gefüge herauskristallisierte, besaßen doch die heutigen Stadtteile Altenmünster und Ingersheim schon vor ihrer Eingemeindung Kirche, Schule und Gemeindeverwaltung sowie einige Läden. In seiner heutigen Form ist das Subzentrum in Altenmünster allerdings ein Ergebnis der Nachkriegsentwicklung, die durch ein schnelles Ansteigen der Einwohnerzahlen und den Wiederaufbau der Altstadt gekennzeichnet ist. Vielleicht hat auch die Tatsache zu seiner Entwicklung beigetragen, daß die zerstörte Altstadt nach dem Kriege jahrelang nur z. T. bewohnbar war und ein Großteil der Bevölkerung in den Außenbezirken lebte.

Daß Crailsheim unter den Städten etwa gleich großer Einwohnerzahl keine Ausnahme darstellt, belegt das Beispiel Traunstein. Dort ist eine innerstädtische Omnibuslinie mit etwa Halbstundenverkehr vorhanden, und am Bahnhof und namentlich an der Nordseite des Stadtplatzes hat eine auch physiognomisch auffallende mittelstädtische Citybildung eingesetzt. Ein Subzentrum fehlt zwar bis heute, zeichnet sich aber in den nördlichen Wohnsiedlungen mit ersten Anfängen ab. Die Stadt hat mit einer zweiten katholischen Pfarrkirche in Neu-Traunstein wenigstens zwei sublokale Einrichtungen. Auch das schon erwähnte Fürstenfeldbruck verrät gewisse mittelstädtische Züge.

Als voll ausgebildete Mittelstädte präsentieren sich dagegen sämtliche Städte mit mehr als 20000 Einwohnern, die zum Zwecke dieser Untersuchung begangen worden sind. Vergleicht man deren Einwohnerzahlen mit denen der zwölf Beispielstädte und der Städte Traunstein und Fürstenfeldbruck, so läßt sich folgendes aussagen: Der Grenzbereich zwischen Klein- und Mittelstadt dürfte um 15000 bis 20000 Einwohnern liegen. *Der in der amtlichen Statistik verwendete Schwellenwert von 20000 Einwohnern vermag also die wirklichen Verhältnisse recht gut wiederzugeben, soweit sich dies von einer festen Zahl überhaupt sagen läßt.* Er weist allerdings den größten Teil der „werdenden Mittelstädte“ [44] den Kleinstädten zu. Wollte man sie aber den Mittelstädten zurechnen, so müßte der Schwellenwert bei etwa 15000 Einwohnern angesetzt werden. *Angesichts des komplexen Charakters der Mittelstadt im Vergleich zum weniger komplizierten Gefüge der Kleinstadt spricht vieles dafür, den Schwellenwert zwischen beiden Stadtgrößenklassen auf 15000 Einwohner festzusetzen.* Dies um so mehr, als ja bereits Städte mit weniger als 15000 Einwohnern (Crailsheim, selbst Burghausen) gewisse mittelstädtische Züge tragen.

[44] Dieser Begriff sei analog zu den „werdenden Städten“ nach *H. Fehn* (1960, S. 133) verwendet.

V. Zusammenfassung

In der vorliegenden Arbeit wurde versucht, aus geographischer Blickrichtung heraus die heutige Kleinstadt in Süddeutschland als Typus zu bestimmen.

Die Untersuchung basiert auf einer Analyse von zwölf Städten, die 1959 zwischen etwa 1700 und 14000 Einwohnern zählten und durch kulturlandschaftliche Einflüsse, historischen Werdegang und ihre gegenwärtigen Hauptfunktionen sehr verschieden gestaltet sind. Ihre junge Entwicklung, die in Einzelfällen schon um 1840 einsetzte, ist gekennzeichnet durch eine zunehmende Anreicherung mit neuen städtischen Funktionen. Vor allem die Industrialisierung, der Anschluß an das Eisenbahnnetz, der moderne Straßenverkehr, ferner der Fremdenverkehr und die Errichtung bestimmter öffentlicher Institutionen haben diese Entwicklung sehr zu fördern vermocht. Diese äußerte sich vor allem in den Jahren nach 1945 in einem sprunghaften Anstieg der Einwohnerzahlen, da der Zustrom von Heimatvertriebenen und Flüchtlingen in die Kleinstädte besonders stark war.

Die Untersuchung geht von dem Gedanken aus, daß die Kleinstädte infolge ihrer Kleinheit bestimmte gemeinsame Grundzüge in ihrer inneren Gliederung besitzen. Regelmäßig bildet das Geschäftsgebiet das Zentrum im inneren Gefüge der Kleinstadt. Dieses Geschäftsgebiet wurde dadurch bestimmt, daß in ihm die Geschäftshäuser mindestens 50% aller Gebäude ausmachen. Sein Kern umfaßt die Hauptgeschäftsstraßen, für welche die Geschäftshausdichte auf mindestens 80% festgelegt wurde. Der Geschäftskern liegt durchwegs innerhalb des geschlossen bebauten Stadtgebietes (Ausnahme: Buchloe), so daß stärkste geschäftliche Nutzung und dichteste Bebauung in der Regel zusammenfallen.

Das kleinstädtische Geschäftsgebiet ist in sich nur wenig gegliedert. Im Gegensatz zur City einer Großstadt läßt sich in ihm keine deutliche Differenzierung nach einzelnen vorherrschenden Branchen erkennen. Dafür ist die Zahl der gleichartigen Geschäfte meist zu klein. Dagegen ergibt sich in den Haupt- und Nebengeschäftsstraßen ein jeweils verschieden hoher Anteil an Läden des täglichen und solchen des nichttäglichen Bedarfs. Letztere sind im Geschäftskern durchwegs am zahlreichsten vertreten. Ihr Anteil an sämtlichen Läden nimmt gegen die Außenstadt hin ab.

In Ausnahmefällen können vom Geschäftsgebiet Nebenglieder räumlich abgetrennt sein, vor allem dann, wenn seiner kontinuierlichen Ausweitung bereits bestehende Gegebenheiten als Hindernisse im Wege stehen, wie die Domstadt und die Altmühl in Eichstätt oder eine Behördenstraße in Cham. Diese Nebengeschäftsgebiete befinden sich aber stets

in der Nähe des Hauptgeschäftsgebietes und sind als dessen Fortsetzung nach außen aufzufassen.

Die Grundfunktion der Kleinstadt und jeder Stadt überhaupt, Versorgungszentrum ihrer Umgebung zu sein, ist im Geschäftsgebiet stets am klarsten und regelmäßigsten ausgebildet. In ihm finden sich nur relativ wenige Einrichtungen der öffentlichen Dienste. Sind diese im Geschäftsgebiet bzw. in der Altstadt in größerer Zahl vorhanden, so knüpfen sie meist an ältere Repräsentativgebäude an (ehemalige Klöster, Residenzen, Stadtschlösser). Über längere Zeit hin gesehen, unterliegen die öffentlichen Dienste einer Tendenz zum Verlassen des Geschäftsgebietes bzw. der Altstadt. Bei genügend großer Zahl bilden sie in der locker bebauten Außenstadt ein, zuweilen auch zwei eigene Viertel, in welchen die zentralörtlichen öffentlichen Dienste zu überwiegen pflegen.

Noch klarer ist die Trennung von Geschäftsgebiet und Industrievierteln. Soweit Industriebetriebe im heutigen Geschäftsgebiet noch vorkommen, dienen sie dem Nahbedarf oder sie haben ihre Fertigung ganz oder teilweise in die äußeren Stadtteile hinaus verlagert. Dort findet sich auch die Industrie, von der Stadtplanung gelenkt, zu Vierteln zusammen und zwar meist anschließend an die Eisenbahnanlagen. Da die Häufungsgebiete der Industrie und der öffentlichen Dienste ebenfalls klar voneinander getrennt sind, läßt sich als wichtiges Ergebnis festhalten, daß in den Kleinstädten eine zunehmende Differenzierung von funktionsbestimmten Gebieten vor sich geht.

Darüber hinaus läßt die Kleinstadt als Wohnplatz eine z. T. sehr klare sozialräumliche Gliederung erkennen. Bestimmte Berufsgruppen zeigen ein regelhaftes überdurchschnittliches Vorkommen in gewissen Stadtteilen. Das Geschäftsgebiet erweist sich stets als bevorzugtes Wohngebiet der Selbständigen, die dort beruflich gebunden sind. In den Randstraßen der Altstädte und in den Vorstädten mit geschlossener Bebauung dominieren dagegen Arbeiter und Selbständige Berufslose, also einkommensschwächere Gruppen.

In den Stadtteilen mit offener Bebauung ist die sozialräumliche Gliederung weniger gut überschaubar. Arbeiter finden sich vor allem in geschlossenen Wohnsiedlungen sowie in ehemaligen Dörfern, die z. T. städtisch überformt und ins Stadtgebiet einbezogen worden sind. Diese meist eingemeindeten Ortschaften dienen heute als Wohnvororte und sind durch einen stets weit überdurchschnittlichen Anteil von Arbeitern und Landwirten an der erwerbstätigen Wohnbevölkerung gekennzeichnet. Somit konnten in den meisten Beispielstädten je ein inneres und mindestens ein äußeres Arbeiterwohngebiet unterschieden werden. Das innere Arbeiterwohngebiet liegt in meist lückenhaft zonaler Anordnung um das Geschäftszentrum in der Altstadt, die äußeren finden sich in den sektorenartig gegliederten Außenstadtteilen.

Die wichtige Frage, ob sich durch einzelne städtische Funktionen bestimmte Stadtteile und Wohngebiete zugehöriger Berufsgruppen entsprechen, konnte für die untersuchten Kleinstädte nur zum Teil bejaht werden. Wie bereits erwähnt, ist das Geschäftsgebiet stets Hauptwohngebiet der Selbständigen. Das Zusammenfallen von Industrie- und Ar-

beiterwohngebieten sowie von Vierteln der öffentlichen Dienste und Beamtenwohngebieten war zwar in mehreren, nicht aber in allen Fällen festzustellen.

Mit Hilfe des überdurchschnittlichen Vorkommens von „Leitenden Berufen und Akademikern" unter der Wohnbevölkerung war es möglich, die gehobenen Wohngebiete der Kleinstädte zu ermitteln. Sie umfassen meist stille Wohnstraßen in den äußeren Stadtteilen. Ein zweites, aber kleineres Maximum lassen die Anteilszahlen dieser gesellschaftlichen Spitzengruppe in den Hauptgeschäftsstraßen erkennen.

Um die Kleinstadt gegen gleich große stadtartige Siedlungen abzusetzen, wurde Penzberg in Oberbayern als Beispiel eines Bergwerksortes untersucht. Daran ließen sich charakteristische Unterschiede zur echten Kleinstadt herausarbeiten. Bezeichnend für den Bergwerks- wie für den Industrieort ist das fast völlige Fehlen der zentralen Kultur- und Verwaltungsfunktionen, während die Versorgungsaufgabe im Handel und in den Dienstleistungen relativ stark ausgebildet sein kann. Der wirtschaftlichen Abhängigkeit von einem einzigen großen Unternehmen entspricht in Penzberg eine nur sehr geringe Differenzierung der Berufsgruppen.

Zwecks schärferer Erfassung der Kleinstadt als Typus wurden schließlich jene Stadttypen zu bestimmen versucht, welche die Kleinstadt nach oben und unten begrenzen. Nach unten hin erweist sich die Ackerbürgerkleinstadt als ein Typ, der zwischen voll entwickelter Kleinstadt und ländlicher Siedlung steht. Es handelt sich hierbei um Städtchen, die in Bayern zumeist weniger als 3 000 Einwohner zählen. In ihnen gibt es zwar Ansätze zu einem kleinen Geschäftsgebiet, doch überwiegen dort häufig die Läden des täglichen Bedarfs. Zudem ist dieses Geschäftsgebiet regelmäßig von landwirtschaftlichen Betrieben durchsetzt. Es dient also nicht vorwiegend zentralörtlichen Funktionen. Sein geschäftlicher Nutzungsgrad ist entsprechend gering, und es fehlt ein Kern aus Hauptgeschäftsstraßen.

Bei anhaltendem Wachstum geht die Kleinstadt allmählich in die Mittelstadt über. Die Differenzierung des mittelstädtischen Geschäftsgebietes ist weiter fortgeschritten als die des kleinstädtischen. Im Geschäftskern der Mittelstadt sind die Läden des täglichen Bedarfs noch weiter zurückgedrängt als in der Kleinstadt, wodurch er sich innerhalb des Geschäftsgebietes kräftig hervorhebt. Vor allem aber findet sich in letzterem bereits wenigstens ein Ansatz von Citybildung, d. h. ein Straßenabschnitt oder -block, wo die geschäftliche Nutzung überwiegend schon auf mindestens ein Obergeschoß übergegriffen hat. Daraus resultiert eine stärkere Verdrängung der Wohnbevölkerung als in der Kleinstadt, wo die Geschäftsinhaber zu einem größeren Teil in einem Obergeschoß ihres Geschäftshauses wohnen.

Aus der Größe des gesamten Stadtgebietes und der gestiegenen Einwohnerzahl erwächst in der Mittelstadt die Notwendigkeit, zur Bewältigung des Berufs- und Einkaufsverkehrs innerstädtische öffentliche Verkehrslinien (Omnibuslinien) einzurichten. Gleichzeitig macht sich eine innerstädtische Sonderung bemerkbar, wie sie in der Kleinstadt nicht zu beobachten ist. Diese Sonderung besteht darin, daß sich zunächst in

einem äußeren Stadtteil ein Subzentrum bildet, dem nach und nach weitere in anderen Stadtteilen folgen können. Läden des nichttäglichen Bedarfs und Dienstleistungen, die in Kleinstädten fast ausschließlich im Geschäftsgebiet oder dessen nächster Nähe angeboten werden, stehen nun auch im Subzentrum zur Verfügung. Dazu kommen sublokale öffentliche Dienste, wie Kirchen, Volksschulen, Zweigpostämter, Polizeireviere, die nur einem Stadtteil dienen. Insgesamt ist ein solches mittelstädtisches Subzentrum von geringerem Gewicht als ein kleinstädtisches Geschäftsgebiet; doch ist es Ausdruck einer schon recht weitgehenden Absonderung eines Stadtteils von der Gesamtstadt.

Die untersuchten Beispiele haben ergeben, daß der Grenzbereich zwischen Kleinstadt und Mittelstadt zwischen etwa 15000 und 20000 Einwohnern liegen dürfte. Demnach läßt sich die Kleinstadt von heute im Untersuchungsgebiet folgendermaßen umschreiben:

Eine Kleinstadt ist eine nach der Vielfalt und Stärke ihrer zentralörtlichen Funktionen und nach ihrer inneren Differenzierung voll entwickelte Stadt mit annähernd 3000 bis 15000 Einwohnern. Ihre einzelnen Stadtteile zeigen noch keine deutliche Verselbständigung, sondern sind sämtlich auf das einzige, kräftig ausgebildete Geschäftszentrum und auf die meist nur einmal vorhandenen lokalen öffentlichen Dienste ausgerichtet.

LITERATURVERZEICHNIS

a) Vorwiegend geographische Literatur über Kleinstädte

Ammann, H., 1928: Die schweizerische Kleinstadt in der mittelalterlichen Wirtschaft. Festschr. W. Merz, Aarau.

Ammann, H., 1947: Wirtschaft und Lebensraum der mittelalterlichen Kleinstadt: I. Rheinfelden. — Vom Jura z. Schwarzw., N. F., 22, S. 64—120.

Bessrich, K., 1936: Bunzlau. Eine wirtschaftsgeographische Betrachtung. Z. Wirtsch.-Geogr. d. Dt. Ostens, IX, Berlin.

Biller, L., 1932: Neiße, Ottmachau und Patschkau, die Städte am Mittellauf der Glatzer Neiße. Veröff. d. Schles. Ges. f. Erdk. u. d. Geogr. Inst. Breslau, 15.

Blüthgen, J., 1940: Weißwasser. Geographische Grundzüge einer jungen Heidestadt. Geogr. Anz., 41, S. 146—152 u. 171—177.

Blume, H., 1957: Valparaiso, eine Kleinstadt am Rande Chicagos. H. Lautensach-Festschr., S. 345—357. Stuttgart.

Dahms, K. A., 1938: Neubrandenburg. Beih. z. d. Mitt. Geogr. Ges. Rostock, 10.

Disteli, M. H., 1954: Aarburg. Ein Beitrag zur Geographie einer Schweizer Kleinstadt. Arb. Geogr. Inst. E. T. H., Zürich, 19.

Ditterich, F., 1914: Geographische Lage von Donauwörth. Diss. T. H. München.

Endriss, G., 1934: Stadtgeographie des Bayerischen Regierungsbezirks Schwaben und Neuburg. Geogr. Wochenschr., Beih. 6.

Faber, K. G., 1960: Kirn an der Nahe und Meisenheim am Glan. Geographisch-historischer Vergleich zweier Kleinstädte im deutschen Mittelgebirge. Ber. z. Dt. Landesk., 24., 2, S. 121—144.

Fehn, H., 1935: Der Einfluß der sozialen Verhältnisse auf die Hausgestaltung im Markt Triftern (Ndb.). Geogr. Wochenschr., 3, S. 161—164.

Fehn, H., 1937: Schönsee in der Oberpfalz. Ein Beitrag zur Geographie der Zwergstädte. Zschr. f. Erdk., 5, S. 221—228.

Fehn, H., 1950: Der Wallfahrtsort Altötting. (Ein Beitrag zur Religionsgeographie Altbayerns). Landeskundl. Forsch., 36, München, S. 96—104.

Fehn, H., 1960: Städte und Märkte. Dtsche. Landschaften, 9, Oberbayern, S. 110—135. Essen.

Fick, K. E., 1952: Buxtehude. Siedlungsgeographie einer niedersächsischen Geestrandstadt. Hamb. Geogr. Stud., 1.

Gänsäuer, K. F., 1959: Die zentralörtlichen Funktionen Waldbröls im Oberbergischen Lande. Festschr. Th. Kraus, S. 347—358. Bad Godesberg.

Gluth, P., 1958: Dinkelsbühl. Eine Stadtgeographie auf wirtschaftsgeographischer Grundlage. Dinkelsbühl.

Hahn, H., 1957: Boppard am Rhein. Eine stadtgeographische Skizze. H. Lautensach-Festschr., S. 199—207. Stuttgart.

Hartke, W., 1961: Die sozialgeographische Differenzierung der Gemarkungen ländlicher Kleinstädte. Geogr. Annaler, XLIII, S. 105—113.

Hasenkamp, G., 1926: Zwei Burgstädte der unteren Elbe. Siedlungsgeographische Betrachtung von Boizenburg und Lauenburg. Mitt. Geogr. Ges. Rostock.

Höhl, G., 1958: Die Typen der Marktorte im östlichen Unterfranken. Verh. u. Wiss. Abh. Dt. Geogr. Tag Würzburg, S. 502—506. Wiesbaden.

Holzmann, G., 1960a: Groß-Enzersdorf und sein Lebensraum. Groß-Enzersdorf.

Holzmann, G., 1960b: Sozialgefüge und Sozialbeziehungen einer Kleinstadt. Der Aufbau, 3, S. 118—122.

Jäkel, H., 1953: Ackerbürger und Ausmärker in Alsfeld/Oberhessen. Rhein-Main. Forsch., 40, Frankfurt a. M.

Jonas, F., 1958: Die wirtschaftlich-räumliche Differenzierung der Stadt des niedersächsischen Berglandes. Gött. Geogr. Abh., 21.

Kaltenhäuser, J., 1955: Taunusrandstädte im Frankfurter Raum. Rhein-Main. Forsch., 43, Frankfurt a. M.

Kinkel, K., 1952: Gewerbeleben, Struktur und Gestalt der Siedlungen des Mümlingtales (Odenwald). Rhein-Main. Forsch., 35, Frankfurt a. M.

Klöpper, R., 1941: Niedersächsische Industriekleinstädte — siedlungsgeographisch betrachtet. Schr. Wirtsch. Wiss. Ges. Niedersachsen, A. I, 14.

Kraus, Th., 1956: Euskirchen als wirtschaftsgeographische Erscheinung. Ber. z. Dt. Landesk., 16, 1, S. 45—58.

Kriechbaum, E., 1935: Die österreichische Kleinstadt. Österr. Rdsch. 1, H. 8—11.

Krüger, H., 1931: Höxter und Corvey. Ein Beitrag zur Stadtgeographie. Diss. Göttingen.

Kühne, G., 1937: Die Stadt Kamenz in den Beziehungen zu ihrem Hinterland. Dresd. Geogr. Stud., 12.

Lautensach-Löffler, E., 1957: Die westpfälzische Großgemeinde Ramstein im Spiegel der sozialen Umschichtung. H. Lautensach-Festschr., S. 181—198. Stuttgart.

Lehmann, H., 1951: Die zentralen Orte und ihre kartographische Darstellung. Zschr. d. Bay. Stat. L. A., S. 16—22.

Mathiesen, I., 1940: Verden und sein Lebensraum. Jb. Geogr. Ges. Hannover, 1938/39, S. 1—88.

Mayntz, R., 1958: Soziale Schichtung und sozialer Wandel in einer Industriegemeinde. Eine soziologische Untersuchung der Stadt Euskirchen. Stuttgart.

Mayr, M., 1915: Kötzting, eine siedlungsgeographische Studie. Mitt. Geogr. Ges. München, 10, 2, S. 180—185.

Müller, A., 1908: Studien über die geographische Lage der Stadt Wasserburg am Inn. Diss. T. H. München.

Penck, A., 1924: Mittenwald. Ein Grenzmarkt in den deutschen Alpen. Rob. Sieger-Festschr., Wien.

Pfeil, E. & Buchholz, E. W., 1957: Von der Kleinstadt zur Mittelstadt. Städtewachstum durch Vertriebenenwanderung. Mitt. Inst. f. Raumforsch., 32.

Recknagel, M., 1927: Die Städte und Märkte des Bayerischen Donaugebietes. Mitt. Geogr. Ges. München, 20, 1, S. 1—118.

Regel, F., 1931: Wetzlar, Herborn und Dillenburg. Eine vergleichende kulturgeographische Untersuchung. Arb. Anst. Hess. Landesforsch. Univ. Gießen, Geogr. R., 11.

Richter, H. (1951): Probleme einer Kleinstadt am Beispiel der Stadt Buttstädt. Buttstädt.

Ruppert, K., 1958: Spalt. Münchner Geogr. H., 14.

Ruppert, K., 1959: Über einen Index zur Erfassung von Zentralitätsschwankungen in ländlichen Kleinstädten. Ber. z. Dt. Landesk., 24, 1, S. 80—85.

Sander, E., 1942: Schöningen. Eine Kleinstadtlandschaft im südöstlichen Niedersachsen. Schr. Wirtsch. Wiss. Ges. Niedersachsen, N. F. 20.

Sauerteig, H., 1940: Stadtgeographie von Duderstadt. Schr. Wirtsch. Wiss. Ges. Niedersachsen, R. A., 55.

Scharlau, K., 1938: Schwarzenborn. Siedlungsgeographische Probleme einer hessischen Zwergstadt. Geogr. Anz., 39, S. 49—57.

Schirmer, R., 1930: Die städtischen Siedlungen des Obermaingebietes und des Fichtelgebirges. Heimatkundl. Arb. Geogr. Inst. Erlangen, 3.

Schwidetzki, I., 1948: Notwendige Erforschung der Kleinstädte. Forsch. u. Fortschr., 24, S. 69.

Specklin, R., (1951): Altkirch. Type de petite ville. Trav. Labor. Géogr. Strasbourg, Sér. A, Etudes Urbaines.

Unger, G., 1938: Gräfenthal. Eine siedlungsgeographische Studie. Diss. Jena.

Vosseler, P., 1928: Der Aargauer Jura. Versuch einer länderkundlichen Darstellung. Mitt. Geogr.-Ethn. Ges. Basel, II, 1926—27.

Wagner, A., 1932: Schlotheim. Diss. Jena.

Wagner, C. F., 1931: Ilmenau. Diss. Jena.

Weinelt, H., 1943: Châteaubriant. Ein Stadtbild aus der Bretagne im Umriß. Zschr. f. Erdk., 11, S. 16—25.

Wöhlke, W., 1952: Bremervörde und sein Einzugsgebiet. Gött. Geogr. Abh., 12.

Zehe, E., 1930: Die Städte des Schwarzwaldes. Heimatkundl. Arb. Geogr. Inst. Erlangen, 4.

b) Sonstige stadtgeographische und allgemeine Literatur

Aario, L., 1951: The inner Differentiation of the Large Cities in Finland. Publ. Inst. Geogr. Univ. Turkuensis, 22.

Bahrdt, H. P., 1961: Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau. Reinbek b. Hamburg.

Blanchard, R., 1958: Annecy. Essai de Géographie Urbaine. Annecy.

Bobek, H., 1927: Grundfragen der Stadtgeographie. Geogr. Anz., 28, S. 213—224.

Bodzenta, E., 1959: Innsbruck. Eine sozial-ökologische Studie. Mitt. Österr. Geogr. Ges., 101, III, S. 323—360.

Boesler, K. A., 1960: Die städtischen Funktionen. Abh. Geogr. Inst. Freie Univ. Berlin, 6.

Christaller, W., 1933: Die zentralen Orte in Süddeutschland. Jena.

Deneffe, P., 1949: Soziale Topographie der Großstadt. Allg. Statist. Archiv, 33, S. 444—479.

Fehre, H., 1959: Zur Terminologie des Stadt-Umland-Problems. Ber. z. Dt. Landesk., 24, 1, S. 53—58.

Finke, H. A., 1953: Soziale Gemeindetypen. Geogr. Taschenbuch, S. 509—512.

Francis, E. K., 1957: Wissenschaftliche Grundlagen soziologischen Denkens. München.

Früh, H., 1950: Beiträge zur Stadtgeographie Schaffhausens. Diss. Univ. Zürich.

Geipel, R., 1960: Erdkunde-Sozialgeographie-Sozialkunde. Frankfurt a. M.

George, P., 1952: La ville. Le fait urbain à travers le monde. Paris.

Gradmann, R., 1914: Die städtischen Siedlungen des Königreichs Württemberg. Forsch. z. Dt. Landes- u. V.Kde., 21, 2.

Gradmann, R., 1931: Süddeutschland, Bd. 1. Stuttgart.

Haase, C., 1959: Stadtbegriff und Stadtentstehungsschichten in Westfalen. Westf. Forsch., 11 (1958), S. 15—32.

Hartke, W., 1959: Gedanken über die Bestimmung von Räumen gleichen sozialgeographischen Verhaltens. Erdkunde, XIII, S. 426—436.

Hochholzer, H., 1937: Geographische Betrachtungen zur Großstadtfrage. Geogr. Zschr., 43, S. 41—57.

Höhl, G., 1957: Bamberg. Mitt. Fränk. Geogr. Ges., 3 (1956), S. 1—16.

Höhl, G., 1961: Einige Bemerkungen zur Anwendung einer funktionellen und geographisch-phänomenologischen Typisierung von städtischen Siedlungen mit besonderer Berücksichtigung Frankens. Jb. f. Fränk. Landesforsch., 21, S. 451—462.

König, R., o. J.: Einige Bemerkungen zur Soziologie der Gemeinde. Kölner Zschr. f. Soz. u. Soz. Psych., Sonderh. 1, S. 1—11.

Kötter, H., o. J.: Die Gemeinde in der ländlichen Soziologie. Kölner Zschr. f. Soz. u. Soz. Psych., Sonderh. 1, S. 12—25.

Lautensach, H., 1953: Über die Begriffe Typus und Individuum in der geographischen Forschung. Münchn. Geogr. H., 3.

Lösch, A., 1940: Die räumliche Ordnung der Wirtschaft. Jena.

Louis, H., 1936: Die geographische Gliederung von Groß-Berlin. Festschr. Norb. Krebs, S. 146—171. Stuttgart.

Lütge, F., 1960: Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. 2. Aufl., Berlin-Göttingen-Heidelberg.

Mackensen, R. u. a., 1959: Daseinsformen der Großstadt. Industrielle Großstadt, 1, Tübingen.

Mackensen, R., 1960: Anregungen für die Raumforschung vom XIX. Internationalen Geographischen Kongreß in Stockholm. Inf. Inst. f. Raumforsch., 10, S. 542—552.

Mathiesen, I., 1951: Die Stadt als geographisches Problem. E. Obst-Festschrift, Remagen, S. 149—168.

Mayer, R., 1934: Die räumliche Gliederung der Stadt Graz. 22. Jber. d. 1. Bund. Realgymn. Graz.

Mecking, L., 1949: Die Entwicklung der Großstädte in den Hauptländern der Industrie. Planung, 2. Hamburg.

Nährlich, W., 1961: Stadtgeographie von Coburg. Mitt. Fränk. Geogr. Ges., 7/8 (1960/61), S. 49—182.

Neef, E., 1950: Das Problem der zentralen Orte. Pet. Mitt., 94, S. 6—17.

Nieuwolt, S., 1959: Die funktionelle Gliederung von Wien. Geogr. Jber. a. Österr., 27 (1957/58), S. 1—60.

Olbricht, K., 1938: Die Groß- und Mittelstädte des Deutschen Reiches zu Beginn des Dreißigjährigen Krieges. Zschr. f. Erdk., 6, S. 482—490.

Otremba, E., 1957: Allgemeine Geographie des Welthandels und Weltverkehrs. Stuttgart.

Otremba, E., 1960: Allgemeine Agrar- und Industriegeographie. 2. Aufl., Stuttgart.

Pfeil, E., 1950: Großstadtforschung. Veröff. Akad. Raumforsch. und Landespl., Abh. 19. Bremen.

Ris, K. M., 1957: Leverkusen. Großgemeinde-Agglomeration-Stadt. Forsch. z. Dt. Landesk., 99.

Schlier, O., 1937: Die zentralen Orte des Deutschen Reiches. Zschr. Ges. f. Erdk. Berlin, S. 161—170.

Schlüter, O., 1899: Bemerkungen zur Siedelungsgeographie. Geogr. Zschr., 5, S. 65—84.

Schmitthenner, H., 1954: Zum Problem der Allgemeinen Geographie und der Länderkunde. Münchner Geogr. H., 4.

Schöller, P., 1953: Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie. Erdkunde, VII, S. 161—184.

Schrader, F., 1922: Die Städte Hessens. Jber. Frankf. Ver. f. Geogr. u. Statistik, Bd. 84—86.

Schrepfer, H., 1944: Zur Geographie der Großstadt und ihrer Bevölkerung. Zschr. f. Erdk., 12, S. 264—286.

Schwarz, G., 1961: Allgemeine Siedlungsgeographie, 2. Aufl., Berlin.

Stoob, H., 1959: Minderstädte. Formen der Stadtentstehung im Spätmittelalter. Vj. Schr. f. Soz. u. Wirtsch. Gesch., 46, S. 1—28.

Stoob, H., 1961: Die Ausbreitung der abendländischen Stadt im östlichen Mitteleuropa. Zschr. f. Ostforsch., 10, S. 25—84.

Tricart, J., 1950: Contributions à l'étude des structures urbaines. Rev. de Géogr. de Lyon, S. 145—156.

Willi, A., 1951: Die Stadt Rosenheim. Forsch. z. Dt. Landesk., 51.

Winz, H., 1952: Die soziale Gliederung von Stadträumen. Tag. Ber. u. wiss. Abh. Dt. Geogr. Tag Frankfurt a. M., S. 141—148. Remagen.

Wurzbacher, G. & Pflaum, R. u. a., 1954: Das Dorf im Spannungsfeld industrieller Entwicklung. Stuttgart.

c) Literatur über die Beispielstädte

Ammann, H., 1953: Die Anfänge der Leinenindustrie des Bodenseegebietes. Alemann. Jb., 1, S. 251—313.

(Bretten), 1913: Die Kunstdenkmäler des Großherzogtums Baden. 9. Bd., 1: Die Kunstdenkmäler des Amtsbezirks Bretten. Tübingen.

Brunner, J., 1919: Geschichte der Stadt Cham. Cham.

Brunner, J., 1934: Das Chamer Postwesen. Arch. f. Postgesch. i. Bayern, S. 397—402.

(Buchloe), 1954: Buchloe, die jüngste Stadt Schwabens. Festschr. d. Buchloer Zeitung z. 600-Jahrfeier u. Stadterhebung am 28. Aug. 1954.

(Stat. Landesamt Baden-Württemberg), 1953: Der Landkreis Crailsheim. Kreisbeschreibung. Gerabronn.

Frank, W., 1955: Die Bewahrung historischer Werte beim Wiederaufbau der Stadt Crailsheim. Württ. Franken, N. F. 30, S. 168—181.

Gasteiger, M., 1957: Markt und Stadt Miesbach in Geschichte und Gegenwart. Miesbach.

Herzog, E., 1949/51: Eichstätts Stadtbaukunst im Mittelalter. In: Heimgarten, Eichstätt.

Hirschmann, G., 1959: Eichstätt. Histor. Atlas v. Bayern, Teil Franken, R. I, H. 6, München.

Hofmann, H. H., 1953: Neustadt/Windsheim. Histor. Atlas v. Bayern, Teil Franken, R. I, H. 2, München.

Jehle, F., 1959: Zur Wirtschaftsgeschichte der Stadt Säckingen. In: Einwohnerbuch Säckingen-Wehr und Umgebung, S. 7—14. Karlsruhe.

Kammerer, I., 1956: Isny im Allgäu. Bilder aus der Geschichte einer Reichsstadt. Kempten.

Keyser, E. (Hsg.), 1959: Badisches Städtebuch. Stuttgart.

Kössler, H., 1961: Hofheim in Unterfranken. In: Handbuch d. Hist. Stätten Deutschlands, 7, Bayern. Stuttgart.

Martin, H., 1956: Die Wirtschaft der Stadt Bretten in Vergangenheit und Gegenwart. In: Brettener Jb. f. Kultur u. Gesch., S. 21—37.

Meyer, H., 1958: Stadtarchiv Lichtenfels. Bayer. Archivinventare, R. Oberfranken, 2. München.

Müller, K. O., 1912: Die oberschwäbischen Reichsstädte. Stuttgart.

Müller, K. O., 1914: Alte und neue Stadtpläne der oberschwäbischen Reichsstädte. Stuttgart.

Pauly, 1841: Beschreibung des Oberamtes Wangen. Stuttgart-Tübingen.

Piendl, M., 1955: Das Landgericht Cham. Hist. Atlas v. Bayern, Teil Altbayern, H. 8, München.

RKW (Hsg.), 1961: Untersuchungsbericht Landkreis Cham. München.

Rössler, H., 1956: Die Reichsstadt Windsheim von der Reformation bis zum Übergang an Bayern. Zschr. f. bayer. Landesgesch., 19, 2, S. 236—248.

Schörner, G., (1959): Die Bischofsstadt an der Altmühl. Eichstätt von der Gründung bis zum heutigen Tag. In: Einwohnerbuch d. Stadt Eichstätt, S. 7—26.

Schultheiß, W., 1956: Windsheim 1800—1955. Von der Ackerbürgerstadt zum Industrieort. Jb. f. Fränk. Landesforsch., 16, S. 493—503.

Seiller, F., 1954: Wirtschaftliche Wandlungen im Lichtenfelser Raum. Diss. Erlangen.

(Triberg), 1900: Chronik der Stadt Triberg nebst summarischem Rechenschaftsbericht für das Jahr 1900. Triberg.

Weiß, H., 1959: Lichtenfels-Staffelstein. Histor. Atlas v. Bayern, Teil Franken, R. 1, H. 7, München.

(Wangen), 1954: Die Kunstdenkmäler des ehemaligen Kreises Wangen. Stuttgart.

Wieland, M., 1886: Beiträge zu einer Geschichte von Hofheim und seinen Filialen. Arch. d. hist. Ver. v. Unterfranken, 29.

d) Adreßbücher, Statistiken

Einwohnerbuch für die Städte Cham und Furth i. Wald sowie die Gemeinden des Landkreises Cham 1956. München 1956.

Einwohnerbuch der Stadt Eichstätt. Eichstätt (1959).

Einwohnerbuch der Stadt Triberg und Umgebung 1959. Karlsruhe 1959.

Einwohnerbuch Säckingen, Wehr und Umgebung 1959. Karlsruhe 1959.

Einwohnerbuch der Stadt Bretten und Umgebung 1960. Karlsruhe 1960.

Einwohner-Adreßbuch für den Landkreis Kaufbeuren-Allgäu 1961. München 1961.

Adreßbuch Lichtenfels mit den Städten Burgkunstadt, Weismain und 55 Landgemeinden 1961. Lichtenfels 1961.

Bayerische Gemeinde- und Kreisstatistik 1949/50. H. 177 d. Beitr. z. Statist. Bayerns, Bd. 1—7, München 1952.

Historisches Gemeindeverzeichnis. Die Einwohnerzahlen der Gemeinden Bayerns in der Zeit von 1840 bis 1952. H. 192 d. Beitr. z. Statist. Bayerns. München 1953.

Bayerische Gemeinde- und Kreisstatistik. 1958. H. 207 d. Beitr. z. Stat. Bayerns, Bd. I u. II. München 1958.

Statistisches Jahrbuch für Bayern 1958, 26. Jg. München 1958.

Gemeinden mit 2.000 und mehr Einwohnern am 31. 12. 1959 und 25. 9. 1956. Statistische Berichte. Hsg. v. Statist. Bundesamt, Wiesbaden. Arb.Nr. VIII/7/96 v. 21. 11. 1960.

Bayerisches Jahrbuch 1960/61, 60. Jg. München 1960.

Statistisches Handbuch Baden-Württemberg. 2. Ausg. 1958.

Lebenslauf

Ich wurde am 11. April 1933 als Sohn des Papier- und Schreibwarenhändlers Anton Grötzbach und seiner Frau Emma, geb. Taubitz, in Markt-Wekelsdorf, Kreis Braunau, Sudetenland, geboren. Von 1939 bis 1943 besuchte ich die Volksschule, von 1943 bis April 1945 die Hauptschule in Wekelsdorf. Nach der Vertreibung im Juni 1945 und mehrmonatigen Aufenthalten in Niederschlesien und bei Eisleben kam ich im Mai 1946 mit meinen Eltern nach Gröbenzell bei München. Ich trat in die Oberrealschule für Jungen in München-Pasing ein, wo ich im Sommer 1953 die Reifeprüfung ablegte.

Nach einer zweijährigen kaufmännischen Banklehrzeit und anschließender Kaufmannsgehilfenprüfung begann ich im Sommersemester 1955 das Studium der Wirtschaftswissenschaften und Geographie an der Universität München. 1958 unterzog ich mich der wissenschaftlichen Prüfung für das Lehramt an höheren Schulen. Während der pädagogischen Ausbildung war ich als Studienreferendar an Schulen in München, Lichtenfels, Eichstätt und Amberg tätig. Im Herbst 1960 legte ich die pädagogische Prüfung und das Zusatzexamen in Sozialkunde ab. Am 1. November 1960 trat ich als wissenschaftliche Hilfskraft in das Geographische Institut der Universität München ein, wo ich seit dem 1. April 1962 die Stelle eines wissenschaftlichen Assistenten verwalte.